

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme

VERWILGHEN, Myriam; Ghislain, Sarah

Published in:

Journal des Tribunaux du Travail

Publication date:

2020

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

VERWILGHEN, M & Ghislain, S 2020, 'Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme: état des lieux dans un contexte mouvant (Première partie)', *Journal des Tribunaux du Travail*, Numéro 1382, p. 533-547.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Sommaire - Inhoud

DOCTRINE - RECHTSLEER

Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme : état des lieux dans un contexte mouvant (Première partie), par S. Ghislain et M. Verwilghen 533

JURISPRUDENCE - RECHTSPRAAK

Charte de l'assuré social
Handvest van de sociaal verzekerde
Cour const., 26 III 2020 548

—
Contrat de travail
Arbeidsovereenkomst
C.T. Bruxelles, 4^e ch., 23 X 2018 550

—
Beschermde werknemer
Travailleur protégé
A.H. Brussel, 3de k., 5 XI 2019 553

DOCTRINE - RECHTSLEER

Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme : état des lieux dans un contexte mouvant (Première partie)

I. — Mise en contexte

1. — L'économie de plateforme et les défis économiques, sociaux et juridiques qu'elle implique font parler beaucoup d'eux de nos jours.

Mais qu'entend-on exactement par économie de plateforme qu'on appelle aussi économie collaborative ?

Les plateformes d'économie collaborative sont des intermédiaires qui, via une plateforme en ligne, mettent en relation des prestataires et des utilisateurs et facilitent les transactions (lucratives ou non lucratives) entre ces derniers (1). On retrouve actuellement des plateformes d'économie collaborative dans de multiples domaines d'activités dont notamment : l'alimentation, le babysitting, le bien-être, le *carsharing*, l'éducation, le gardiennage d'animaux, la livraison, le logement, le nettoyage, le transport, etc.

Le site internet du SPF Économie reprend une liste non exhaustive des plateformes actives en Belgique (2). Les plateformes qui souhaitent par ailleurs donner la possibilité aux particuliers, qui offrent leurs services dans le cadre de l'économie collaborative via la plateforme, de bénéficier d'un régime fiscal favorable, peuvent demander à bénéficier d'un agrément auprès du SPF Finances (3).

2. — Sur le plan juridique, l'économie de plateforme suscite de plus en plus de questionnements, et notamment du point de vue du droit du travail et du droit de la sécurité sociale.

En effet, si l'émergence de ce nouveau système dans le monde du travail présente — à tout le moins à première vue — l'avantage d'une part, pour les travailleurs de bénéficier d'une certaine flexibilité et d'autre part, pour les employeurs, de bénéficier d'une réduction non négligeable des coûts salariaux (4), il n'empêche qu'elle crée la polémique en ce qui concerne la précarité et le manque de protection sociale (au sens large) des travailleurs qui y recourent et soulève la question de la fausse indépendance de ces derniers, eu égard aux conséquences néfastes qu'un tel constat implique (5).

(1) Définition reprise du site internet du SPF Économie, <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/economie-durable/economie-collaborative/les-plateformes-agreees-en>. Sur une tentative de définition du phénomène de l'économie de plateforme, voy. : Q. Cordier, « L'économie de plateforme : description d'un phénomène d'intermédiation », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, CUP, Liège, Anthemis, 2019, pp. 9 et s.

(2) Voy. le site Internet suivant : <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/economie-durable/economie-collaborative/les-plateformes-agreees-en>.

(3) *Cfr* conditions d'agrément telles que reprises dans l'arrêté royal portant exécution de l'article 90, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne les conditions d'agrément des plateformes électroniques de l'économie collaborative, et soumettant les revenus visés à l'article 90, alinéa 1^{er}, 1^obis, du Code des impôts sur les revenus 1992, au précompte professionnel, *M.B.*, 24 janvier 2017. Voy. sur le site internet suivant la liste des plateformes collaboratives agréées par le SPF Finances : <https://finances.belgium.be/sites/default/files/downloads/127-economie-collaborative-liste-plateformes-agreees-20200921.pdf>.

(4) B. Bednarowicz, « Lang Leve Uber : Arbeid in de gig-economie in het licht van het Europees Unirecht », *J.T.T.*, 2018, p. 9 ; V. Franquet, « Subordination économique et subordination juridique : concepts à différencier ou manifestations d'une même réalité ? », *Chr. D.S.*, 2019, 02-03, p. 37.

(5) Voy. au sujet de la problématique de la fausse indépendance : projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des

3. — Ci-après, nous nous intéresserons d'abord au cadre légal existant (titre II) avant de développer nos réflexions autour du statut social des travailleurs de deux plateformes en particulier, à savoir Uber (titre III, point B) et Deliveroo (titre III, point C). Nous concluons cette contribution par un bilan et par la suggestion de possibilités qui pourraient être envisagées à l'avenir en vue de mieux encadrer le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme (titre IV).

II. — Aperçu du cadre légal existant

A. — Contrat de travail vs. contrat d'entreprise

4. — Le contrat de travail peut être défini comme « le contrat par lequel un travailleur s'engage contre rémunération à fournir un travail sous l'autorité d'un employeur » (6).

Au terme de cette définition, les trois éléments constitutifs du contrat de travail sont : (i) l'exercice d'un travail, (ii) l'octroi d'une rémunération et (iii) l'autorité de l'employeur.

Si l'un ou l'autre de ces éléments fait défaut, il n'y a pas de contrat de travail (7).

La subordination juridique caractérise le contrat de travail. L'exercice de l'autorité comprend le pouvoir de direction et de contrôle, même lorsque le pouvoir n'est pas effectif (8), tant qu'il est possible et que l'employeur est en mesure d'exercer effectivement son autorité sur les actes du travailleur (9). Comme le retient V. Vannes, le lien de subordination peut être défini comme étant « le pouvoir dont dispose l'employeur de donner des ordres et celui d'exiger que les ordres donnés soient respectés. C'est le pouvoir d'obliger quelqu'un à faire ou à ne pas faire quelque chose » (10).

Il est de jurisprudence constante que l'existence d'une certaine liberté et responsabilité dans le chef du travailleur dans l'exercice de ses fonctions n'exclut pas en tant que telle l'existence d'un lien de subordination (11).

5. — Le contrat d'entreprise est le contrat par lequel un « entrepreneur » s'engage vis-à-vis d'un « maître d'ouvrage » à effectuer un travail déterminé pour un prix déterminé.

La subordination économique (et non juridique) caractérise le contrat d'entreprise. La dépendance économique n'est pas un élément constitutif du contrat de travail (12). Comme le relève S. Gilson, « une dépendance économique parfois très marquée

n'équivaut pas nécessairement à une subordination juridique » (13). La dépendance économique peut être définie comme « la dépendance "matérielle" de la personne qui exerce le travail à l'égard de la personne qui le lui fournit ; comme la situation de besoin de travail dans laquelle se trouve l'un des contractants et de besoin de déléguer le travail dans laquelle se trouve l'autre contractant. Elle s'exprime par des directives "économiques" notifiées au travailleur pour l'exercice d'un travail déterminé et un certain contrôle de l'accomplissement des directives » (14).

Le contrat d'entreprise, qui suppose donc que l'entrepreneur agisse de manière indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage, n'est donc pas en soi incompatible avec la collaboration, les instructions générales ou un contrôle exercé par le maître de l'ouvrage sur le travail de l'entrepreneur (15). La Cour de cassation a déjà décidé que « bien que des instructions précises soient imposées au prestataire de services, il n'en résulte pas pour autant un lien de subordination » (16).

B. — La loi du 27 décembre 2006 sur la nature des relations de travail

6. — En principe, l'existence d'un lien de subordination juridique révélant l'existence d'une relation de travail salariée impliquera un assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs salariés (sauf les cas d'exclusion de l'application du régime de sécurité sociale des travailleurs salariés prévus par la loi). À l'inverse, l'absence de lien de subordination impliquant la qualification de relation de travail indépendante mènera en principe à un assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs indépendants (sauf les cas d'extension d'application du régime de sécurité sociale des travailleurs salariés prévus par la loi).

L'employeur et le travailleur sont libres de choisir la qualification qu'ils donnent à la nature de leur relation de travail. Juridiquement, en principe, aucune profession n'est de par nature salariée ou indépendante. C'est la façon dont elle est exercée qui permettra de la qualifier (17). Un travail identique peut donc être effectué en tant qu'indépendant ou en tant que salarié.

Si la nature de la plupart des relations de travail peut paraître évidente, elle pose néanmoins sérieusement question pour certaines relations de travail.

De manière constante, la Cour de cassation décide que « [l]a qualification choisie par les parties ne peut être écartée que si elle résulte d'une erreur ou d'une fraude, ou si elle est inconciliable avec les modalités d'exécution de cette convention » (18). Cet enseignement de la Cour de cassation a été retranscrit dans le titre XIII de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 intitulé

motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 202.

(6) Articles 2 et 3 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail qui distinguent le contrat de travail d'employé et le contrat de travail d'ouvrier.

(7) V. Vannes, *Le contrat de travail : aspects théoriques et pratiques*, 2^e éd., Bruxelles, Bruylant, 2003, p. 39.

(8) Cass., 18 mai 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, p. 1080.

(9) Cass., 15 février 1982, *R.W.*, 1982-1983, p. 2210 ; Cass., 4 février 2013, *J.T.T.*, 2013, p. 201 ; Cass., 2 février 2015, *J.T.T.*, 2015, p. 214.

(10) V. Vannes, *Le contrat de travail : aspects théoriques et pratiques*, 3^e éd., Bruxelles, Larcier, 2011, p. 88.

(11) Cass., 25 février 1965, *Pas.*, 1965, p. 652 ; Cass., 14 mars 1969, *Pas.*, 1969, I, p. 620 ; Cass., 27 mars 1968, *R.D.S.*, 1968, p. 110.

(12) C.T. Liège, 23 mai 2006, *J.T.T.*, 2006, p. 395.

(13) S. Gilson, « Les principes généraux d'assujettissement à la sécurité sociale en Belgique : esquisse d'une architecture complexe », *Assujettissement personnel à la sécurité sociale belge et recouvrement des cotisations : questions spéciales*, Études pratiques de droit social, Kluwer, 2008, p. 38 et réf. citées.

(14) V. Vannes, « Le lien de subordination sous le regard de l'autorité démembrée », in *Le lien de subordination*, actes du colloque organisé à Tournai le 19 mars 2004, coll. Etudes pratiques de droit social, Bruxelles, Kluwer, 2004, p. 48.

(15) Cass., 3 septembre 2010, *R.W.*, 2011-2012, p. 565, note B. Van Den Bergh ; C.T. Mons, 4 septembre 2000, *J.T.T.*, 2000, p. 481, cités par W. Van Eeckhoutte et V. Neuprez, *Compendium social 2015-2016 - Droit du travail contenant des annotations fiscales*, t. 1, Waterloo, Kluwer, 2015, p. 652.

(16) Cass., 5 octobre 1998, *Chr. D.S.*, 1999, p. 231, cité par C.-E. Clesse, *L'assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs salariés et des indépendants*, 3^e éd., Waterloo, Kluwer, 2015, p. 95.

(17) S. Gilson, « Quelques réflexions sur la maîtrise du coût salarial dans l'entreprise », in *Le Coût salarial d'une entreprise*, Limal, Anthemis, 2011, p. 14. Cass., 27 novembre 2006, *J.T.T.*, 2007, p. 156.

(18) Cass., 23 décembre 2002, *J.T.T.*, 2003, p. 271 ; Cass., 28 avril 2003, *J.T.T.*, 2003, p. 261 ; Cass., 8 décembre 2003, *J.T.T.*, 2004, p. 122 ; dans le même sens, voy. Cass., 20 mars 2006, *J.T.T.*, 2006, p. 276 ; Cass., 17 décembre 2007, *J.L.M.B.*, 2008, p. 1174 ; Cass., 4 juin 2008, *J.T.T.*, 2008, p. 380 ; Cass., 9 juin 2008, *Chr. D.S.*, 2009, p. 26 ; Cass., 1^{er} décembre 2008, *J.T.T.*, 2009, p. 372 ; Cass., 23 mars 2009, *J.T.T.*, 2009, p. 370 ; Cass., 23 mai 2011, *J.T.T.*, 2011, p. 392 ; Cass., 10 juin 2013, *J.T.T.*, 2013, p. 320.

« Nature des relations de travail » (ci-après, la « loi sur la nature des relations de travail »).

Comme relevé dans les travaux préparatoires de la loi sur la nature des relations de travail, l'incertitude quant à la nature de la relation de travail peut mener à une incompatibilité ou à une inadéquation entre la qualification donnée par les parties à leur relation de travail et l'exécution par les parties de cette relation de travail, ce qui a pour conséquence de fausser la concurrence à l'égard de ceux à qui est appliqué le régime de sécurité sociale adéquat, freiner le développement de l'esprit d'entreprise et celui d'une activité économique stable et durable et, dès lors, la création d'emplois, ?terminir? le climat d'investissement en Belgique et de stimuler le travail en noir (19).

Ainsi, l'article 331 de la loi sur la nature des relations de travail dispose que les parties peuvent choisir librement la nature de leur relation de travail, dont l'exécution effective doit être en concordance avec la nature de la relation.

La priorité est à donner à la qualification qui se révèle de l'exercice effectif si celle-ci exclut la qualification juridique choisie par les parties.

L'article 332 de ladite loi prévoit que la relation de travail peut être requalifiée dans deux hypothèses : (i) soit lorsque l'exécution de la relation de travail laisse apparaître la réunion de suffisamment d'éléments *incompatibles* avec la qualification donnée par les parties à la relation de travail (ces éléments sont appréciés sur base de critères généraux et spécifiques), (ii) soit lorsque la qualification donnée par les parties à la relation de travail ne correspond pas à la nature de la relation de travail présumée, conformément à la loi sur la nature des relations de travail et que cette présomption n'est pas renversée.

Les quatre critères dits « généraux » permettant de déterminer la qualification donnée par les parties à leur relation de travail sont énumérés à l'article 333, § 1, de la loi sur la nature des relations de travail. Il s'agit de : (i) la volonté des parties telle qu'exprimée dans leur convention (pour autant qu'elle soit exécutée effectivement en concordance avec la qualification retenue) ; (ii) la liberté d'organisation du temps de travail ; (iii) la liberté d'organisation du travail et (iv) la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique.

Par ailleurs, des présomptions réfragables d'occupation salariée ou d'occupation indépendante sont prévues aux articles 337/1 et 337/2 de ladite loi pour les relations de travail qui se nouent dans certains secteurs d'activités dits « à risque » sur le plan de la fausse indépendance (20).

L'appréciation de la nature d'une relation de travail déterminée, compte tenu des critères généraux et, le cas échéant, des critères spécifiques et/ou des présomptions susvisées, relève du

pouvoir d'appréciation du tribunal saisi du litige relatif à la requalification de la relation de travail (21). Ainsi, le juge n'est pas tenu par une application mécanique des critères généraux (22). Comme soulevé lors des travaux préparatoires de ladite loi, « L'appréciation de la nature de la relation de travail doit se faire *in concreto*, sans appliquer de manière dichotomique et mathématique (pondérée ou non) la liste des critères *ad hoc* (critères généraux et, le cas échéant, critères spécifiques). Cette liste ne constitue en effet qu'un ensemble d'indices destinés à apprécier adéquatement la nature réelle d'une relation de travail. La pertinence de chaque élément et, partant, la valeur à lui accorder s'appréciera en fonction de la situation de travail concrète » (23). Ils précisent encore que : « Il serait effectivement utopique de croire qu'une liste de critères suffisamment complète et adaptée à l'extrême diversité des situations pourrait rendre la décision du juge automatique et "juste". La réunion de divers indices ne permet que de se forger une conviction » (24).

Lorsque le juge estime qu'il existe suffisamment d'indices incompatibles avec la qualification de la relation donnée par les parties à la relation, il y a lieu de requalifier la relation de travail et partant, le régime de sécurité sociale adéquat y applicable (25).

C. — La loi De Croo

7. — La première intervention du législateur en ce qui concerne les travailleurs de l'économie collaborative fut la loi-programme du 1^{er} juillet 2016 (26) (dite « loi De Croo ») entrée en vigueur, en ce qui concerne les dispositions qui nous occupent, à la même date. En adoptant ce nouveau cadre légal, le législateur entendait « sortir d'une zone grise des activités qui [, à son estime, échappaient] à tout contrôle et à toute imposition » et « encourager cette nouvelle forme d'économie émergente et les vocations entrepreneuriales qu'elle peut susciter » (27). Les revenus appelés à recevoir un traitement fiscal et social particuliers envisagés dans cette loi sont ceux découlant « de prestations de service, comme l'entretien d'un jardin, la réparation de vêtements ou des cours de guitare (mais pas des livraisons de biens) qu'un contribuable particulier rend à un autre particulier par l'intermédiaire d'une plateforme *online* qui est agréée ou organisée par l'autorité publique » (28).

Pour ces revenus, la loi De Croo crée ainsi un régime fiscal avantageux « dès lors que la moitié des revenus sont considérés comme des frais forfaitaires et sont donc exemptés de l'impôt et que l'autre moitié est imposée au taux de 20 p.c. La charge fiscale réelle s'élève donc à 10 p.c. de l'ensemble des revenus ainsi obtenus » (29). Comme davantage expliqué sous le point D. ci-après, la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale (30) ira un pas plus loin encore puisqu'elle supprimera toute taxation.

(19) Projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 201.

(20) J. Deumer, « La présomption binaire de contrat de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits "à risque" », *Subordination et para-subordination*, Limal, Anthemis, 2017, p. 170.

(21) Article 339 de la loi sur la nature des relations de travail ; projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 204.

(22) J. Clesse, Q. Cordier et F. Kefer, « Le statut social des travailleurs de plateformes numériques », in *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, CUP, Liège, Anthemis, 2019, p. 160.

(23) Projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 212.

(24) Projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 205.

(25) Projet de loi de loi-programme (I). Partie I, exposé des motifs, *Doc. parl.*, Chambre, 2006-2007, n° 51-2773/1, p. 212. L'exposé des motifs précise : « De même, pour répondre à la demande de précision du Conseil d'État, la requalification implique l'application de l'ensemble des règles du droit du travail applicables à ce statut particulier ».

(26) *M.B.*, 4 juillet 2016.

(27) *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 54-1875/008, p. 5.

(28) *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 54-1875/001, pp. 22-23.

(29) *Ibidem*, p. 166.

(30) *M.B.*, 26 juillet 2018.

La loi De Croo instaure également une « exception » à l'assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs indépendants. Ainsi, tel que le ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale l'a indiqué lors des discussions en commission « dans un souci de cohérence par rapport au texte fiscal, (...) les personnes concernées ne sont pas assujetties au statut social des travailleurs indépendants pour cette activité. Les conditions existantes au niveau fiscal valent également au niveau social » (31).

Selon les travaux préparatoires, afin d'éviter toute concurrence déloyale, le législateur a décidé d'imposer de strictes conditions d'application (32). Ainsi, les revenus de particuliers issus de l'économie collaborative occasionnelle ne sont considérés comme des revenus divers que si certaines conditions énumérées à l'article 90, alinéa 1^{er}, 1^obis, du Code des impôts sur les revenus 1992 sont remplies. Selon le texte de la loi De Croo, le régime avantageux vise :

« Les bénéfices ou profits qui résultent de services, autres que les services qui génèrent des revenus qui sont soumis à l'impôt conformément aux articles 7 ou 17 ou au 5^o du présent alinéa, rendus par le contribuable à des tiers, en dehors de l'exercice d'une activité professionnelle, lorsqu'il est satisfait à toutes les conditions suivantes :

» a) les services sont uniquement rendus à des personnes physiques qui n'agissent pas dans le cadre de leur activité professionnelle ;

» b) les services sont uniquement rendus dans le cadre de conventions qui ont été conclues par l'intermédiaire d'une plateforme électronique agréée ou d'une plateforme électronique organisée par une autorité publique ;

» c) les indemnités afférentes aux services sont uniquement payées ou attribuées au prestataire des services par la plateforme visée au b) ou par l'intermédiaire de cette plateforme » (33).

La condition selon laquelle le service rendu doit l'être en dehors de l'exercice d'une activité professionnelle pose problème. En effet, s'il n'est pas question d'une activité professionnelle alors pourquoi devrait-elle en principe faire l'objet d'un assujettissement au régime de sécurité sociale des travailleurs indépendants ? « Donc, on imagine que l'on vise plutôt une forme "d'état d'esprit" qui serait de rester un particulier et donc de ne pas être un professionnel utilisant cette disposition pour échapper à d'autres règles contraignantes » (34).

Nous insistons sur que le fait que ce régime n'est applicable que lorsque les services sont rendus par l'intermédiaire d'une plateforme électronique agréée (ou d'une plateforme électronique organisée par une autorité publique) et n'est donc pas applicable, par exemple, aux services rendus par l'intermédiaire de l'application UberX que nous abordons dans la troisième partie de cet article (titre III, point B).

Il existe par ailleurs un montant maximum de revenus à ne pas dépasser. Ainsi, la loi De Croo a ajouté un § 2 à l'article 37bis du Code des impôts sur les revenus 1992 qui prévoit que : « Les revenus visés à l'article 90, alinéa 1^{er}, 1^obis, sont, sauf preuve contraire, considérés comme des revenus professionnels lorsque le montant brut de ces revenus excède pour la période imposable ou la période imposable précédente le montant de 3.255 EUR ». Il convient toutefois de tenir compte de l'indexation. Ainsi, le montant indexé est fixé à 5.100 EUR en 2018. Comme expliqué sous le point D ci-après, ce montant sera augmenté par la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale.

Enfin, quant à l'exception relative à l'assujettissement au statut social des travailleurs indépendants, la loi De Croo ajoute un article 5ter dans l'arrêté royal n° 38 organisant le statut social des travailleurs indépendants (35) en vertu duquel les personnes qui exercent, en Belgique, une activité produisant des revenus visés à l'article 90, alinéa 1, 1^obis, du Code des impôts sur les revenus 1992 ne sont pas assujetties au statut social des indépendants pour l'activité liée à ces revenus, pour autant que ces revenus ne dépassent pas le montant visé à l'article 37bis, § 2, précité.

D. — La loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale : l'histoire d'une courte vie

1. — Introduction

8. — L'objectif du législateur en adoptant la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale (ci-après, la « loi du 18 juillet 2018 ») était de « permettre la génération de revenus complémentaires de 500 EUR » (36) (37). Ainsi, toute personne possédant déjà un statut social principal (de salarié, d'indépendant ou de pensionné) pourrait gagner maximum 6.000 EUR par an, en 2018 (38), de revenus complémentaires exonérés d'impôt, cet objectif pouvant être réalisé via trois piliers :

— le travail associatif (39) ;

(31) Doc. parl., Chambre, 2015-2016, n° 54-1875/008, p. 6.

(32) Doc. parl., Chambre, 2015-2016, n° 54-1875/008, p. 6.

(33) Ces conditions ont été légèrement adaptées par la loi du 18 juillet 2018 (voy. art. 46) mais vu son annulation nous ne nous attardons pas sur ces changements. On précise uniquement que la version telle que modifiée par la loi du 18 juillet 2018 avant son annulation par la Cour Constitutionnelle dont question ci-après se lisait comme suit : « 1^obis. Les bénéfices ou profits qui résultent de services, autres que les services qui génèrent exclusivement des revenus qui sont soumis à l'impôt conformément aux articles 7 ou 17 ou au 5^o du présent alinéa, rendus par le contribuable à des tiers, en dehors de l'exercice d'une activité professionnelle, lorsqu'il est satisfait à toutes les conditions suivantes : a) les services sont uniquement rendus à des personnes physiques qui n'agissent pas dans le cadre de leur activité professionnelle ; b) les services sont rendus dans le cadre de conventions qui ont été conclues par l'intermédiaire d'une plateforme électronique agréée ; c) les indemnités afférentes aux services sont uniquement payées ou attribuées au prestataire des services par la plateforme visée au b) ou par l'intermédiaire de cette plateforme ; d) les bénéfices ou profits résultent de services qui sont exclusivement rendus dans le cadre de conventions qui ont été conclues par l'intermédiaire d'une plateforme électronique agréée visée au b) ou de conventions visées au 1^{er}ter, a) ; ».

(34) T. Douillet, S. Gilson, F. Lambinet et M. Verwilghen, « Le statut social des travailleurs de l'économie collaborative », in X, *Quel droit social pour les travailleurs de plateformes ?*, Limal, Anthemis, 2020, p. 189.

(35) M.B., 29 juillet 1967.

(36) Projet de loi n° 54-2839/001, p. 149.

(37) 510,83 EUR en 2019.

(38) 6.130,00 EUR en 2019.

(39) En vertu de l'article 2, 1^o, de la loi du 18 juillet 2018, le travail associatif vise : « toute activité : a) réalisée dans les limites du (...) chapitre [1 de la loi du 18 juillet 2018] contre indemnité ; b) réalisée au profit d'une ou plusieurs personnes, autres que celle qui exécute l'activité, d'un groupe ou d'une organisation ou de la société dans son ensemble ; c) organisée par une organisation ; d) réalisée par une personne qui (...) exerce également une activité professionnelle habituelle et à titre principal telle que définie à l'article 4 de la (...) loi ; e) réalisée par une personne qui, au cours de la période où elle fournit des prestations dans le cadre du travail associatif tel que visé par la présente loi, n'est pas liée par un contrat de travail, un contrat de service ou une affectation statutaire avec la même organisation, et ne fait pas office de volontaire au sens de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires pour la même organisation dans la mesure où elle reçoit un défraiement ; f) et qui ne repose pas sur une simple participation aux activités ». Les services autorisés sont repris à l'article 3 de la loi du 18 juillet 2018.

- les services occasionnels entre citoyens (40) ;
- l'économie collaborative organisée par l'intermédiaire d'une plateforme reconnue.

Les deux premiers piliers ont été créés par la loi du 18 juillet 2018, tandis que le troisième est celui créé par la loi De Croo. La loi du 18 juillet 2018 comprend trois titres : le premier contient la base constitutionnelle de la loi, le deuxième est dénommé « Affaires sociales » et comprend les deux nouveaux piliers précités et le troisième titre est relatif à l'exonération fiscale pour les revenus issus du travail associatif, de services occasionnels entre les citoyens et de l'économie collaborative.

La loi a été publiée le 26 juillet 2018. Le titre 2 est entré en vigueur avec effet rétroactif à la date du 20 février 2018 (41). Le chapitre 2 du titre 3 est applicable aux revenus produits ou recueillis à partir du 1^{er} janvier 2018 (42).

Toutefois, l'encre de la loi du 18 juillet 2018 était à peine sèche que le texte a déjà fait l'objet d'une correction. Le texte a ainsi été modifié par une loi du 30 octobre 2018 (43). Celle-ci apporte plusieurs corrections d'ordre juridico-technique et répond à un certain nombre de préoccupations exprimées par les associations actives dans le secteur sportif et culturel et relayées par les gouvernements des entités fédérées (44).

On peut également ajouter que le gouvernement décidera ensuite de doubler le plafond mensuel applicable en ce qui concerne le travail associatif dans le secteur du sport (45).

9. — Vu l'objet de cet article, nous nous limiterons à développer le contenu de la loi du 18 juillet 2018 en ce qui concerne les travailleurs de l'économie collaborative (point 2), avant de commenter le récent arrêt rendu le 23 avril 2020 par la Cour constitutionnelle quant à cette loi (point 3).

2. — La loi du 18 juillet 2018 et les travailleurs de l'économie collaborative

a. — Le volet fiscal

10. — En ce qui concerne le volet fiscal, on peut relever que la taxation prévue par la loi De Croo a été supprimée par la loi du 18 juillet 2018 qui instaure une exonération complète d'impôt (46).

Le deuxième changement concerne l'augmentation du « montant limite » annuel non imposé. Ainsi, le montant prévu à

l'article 37bis, § 2, du CIR précité a été porté à 3.830,00 EUR par l'article 45 de la loi du 18 juillet 2018. Avant la réforme, ce montant était de 3.255,00 EUR par an comme indiqué précédemment. Il convient toutefois de tenir compte de l'indexation, le plafond passe donc à 6.130,00 EUR par an pour l'exercice d'imposition 2019 (47). Pour l'année de revenus 2019, le montant est de 6.250,00 EUR (exercice d'imposition 2020) (48). Pour l'année de revenus 2020, le montant est de 6.340,00 EUR (exercice d'imposition 2021) (49).

En bref, « les revenus issus de l'économie collaborative produits ou recueillis à partir du 1^{er} janvier 2018 ne sont plus imposables au taux de 20 %, mais sont exonérés pour autant que, pris ensemble avec les revenus du travail associatif et des services occasionnels entre citoyens, ils ne s'élèvent pas à plus que le montant limite » (50) applicable.

On notera qu'il n'existe pas de plafond mensuel pour l'économie collaborative, contrairement à ce qui est prévu pour les deux autres piliers.

b. — Le volet social

11. — Du point de vue du droit social, comme pour le travail associatif et les services occasionnels entre citoyens, la loi du 18 juillet 2018 exclut du champ d'application du droit du travail et de la sécurité sociale les personnes qui effectuent des prestations dans le cadre de la loi De Croo telle que modifiée par la loi du 18 juillet 2018. Il convient de se référer aux articles 28 à 37 de cette dernière loi. Il est ainsi prévu que ne s'appliquent (notamment) pas « aux personnes qui fournissent des prestations en vue d'obtenir l'indemnité conformément à l'article 90, alinéa 1^{er}, 1^obis, du Code des impôts sur les revenus 1992 » (c'est-à-dire les travailleurs de l'économie collaborative) :

- la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (51) ;
- la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (52) ;
- l'arrêté royal n^o 38 du 27 juillet 1967 organisant le statut social des travailleurs indépendants (53) ;
- loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs (54) ;
- la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (55) ;

(40) En vertu de l'article 20 de la loi du 18 juillet 2018, les services occasionnels entre les citoyens visent « toute activité : a) réalisée dans les limites du (...) chapitre [2 de la loi du 18 juillet 2018] contre indemnité ; b) réalisée au profit d'une ou plusieurs personnes physiques, autre(s) que celle qui effectue l'activité et avec laquelle ou avec la société de laquelle l'intéressé n'est pas lié par un contrat de travail, une occupation statutaire ou un contrat d'entreprise ; c) réalisée par une personne physique qui exerce également une activité professionnelle à titre habituel et principal telle que définie à l'article 21 ; d) qui ne repose pas sur une simple participation aux activités ; Et pour autant que cela concerne des bénéficiaires ou profits qui, en dehors de l'exercice d'une activité professionnelle, découlent de services, autres que les services qui génèrent exclusivement des revenus soumis à l'impôt conformément aux articles 7, 17 ou 90, alinéa 1^{er}, 5^o, du Code des impôts sur les revenus 1992, qui sont fournis par le contribuable lui-même à des tiers ». La liste des activités autorisées figurent dans le même article.

(41) Article 44 de la loi du 18 juillet 2018.

(42) À l'exception de l'article 50, 2^o, qui produit ses effets aux revenus payés ou attribués à partir du 1^{er} juillet 2016. Voy. article 53 de la loi du 18 juillet 2018.

(43) Loi modifiant la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale et le Code des impôts sur les revenus 1992, M.B., 12 novembre 2018.

(44) La loi supprime de la liste des activités autorisées pour le travail associatif, les mouvements de jeunesse et les plaines de jeux, certaines autres activités sont décrites plus précisément, une dérogation est accordée au Roi pour augmenter les revenus mensuels qui peuvent être gagnés par le travail associatif pour certaines catégories spécifiques d'activités, etc.

(45) Arrêté royal du 21 décembre 2018 pris en exécution de l'article 12, § 3, alinéa 2, de la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale, M.B., 10 janvier 2019. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2019, dans ce secteur, le plafond mensuel de 500 EUR (510,83 EUR en 2019) est passé à 1.000,00 EUR (1.021,66 EUR en 2019), la limite annuelle demeurant inchangée.

(46) Voy. le nouvel article 90/1 du C.I.R. 92 introduit par l'article 46 de la loi du 18 juillet 2018, ainsi que la modification apportée à l'article 171 du C.I.R. 92 par l'article 50 de ladite loi.

(47) Le coefficient visé à l'article 178, § 3, alinéa 1^{er}, 2^o, du C.I.R. 92 s'élève à 1,5993 pour l'exercice d'imposition 2019, soit le coefficient obtenu en divisant la moyenne des indices des prix de 2017 (105,08) par la moyenne des indices des prix de 1988 (57,93) multiplié par le rapport entre les moyennes des indices des prix des années 1997 (72,25) et 1991 (63,70).

(48) Circulaire 2020/C/10 du 15 janvier 2020 relative à l'adaptation des dispositions exécutives en matière d'économie collaborative dd. 15 janvier 2020 ; voy. également avis relatif à l'indexation automatique en matière d'impôts sur les revenus — exercice d'imposition 2020, M.B., 22 janvier 2019.

(49) Avis relatif à l'indexation automatique en matière d'impôts sur les revenus — exercice d'imposition 2021, M.B., 13 février 2020.

(50) Circulaire 2020/C/10 du 15 janvier 2020 relative à l'adaptation des dispositions exécutives en matière d'économie collaborative dd. 15 janvier 2020.

(51) M.B., 22 août 1978.

(52) M.B., 25 juillet 1969.

(53) M.B., 29 juillet 1967.

(54) M.B., 30 avril 1965.

(55) M.B., 15 janvier 1969.

- la loi sur le travail du 16 mars 1971 (56) ;
- la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés (57) ;
- l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux (58) ;
- la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (59) ; et
- la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail (60).

Le législateur crée donc notamment pour les travailleurs de l'économie collaborative un statut social *ad hoc* qui s'apparente en réalité à l'absence de statut social.

Toutefois, contrairement à ce qui est prévu pour le travail associatif et les services occasionnels, « dans le cadre des plateformes collaboratives agréées, il n'y a pas de condition d'occupation, ni de liste limitative » d'activités autorisées (61).

Enfin, la loi du 18 juillet 2018 n'aborde pas les conséquences du non-respect des conditions d'application du régime prévu pour les activités relevant de l'économie collaborative, contrairement à ce qui est prévu pour le travail associatif et les services occasionnels entre citoyens à l'article 41 de la loi.

3. — L'arrêt du 23 avril 2020 de la Cour constitutionnelle

a. — Introduction

12. — L'UNIZO (et autres) (62), la Cs.c. (et autres) (63) et le SNI (et autres) (64) ont chacun introduit un recours en annulation de la loi du 18 juillet 2018 auprès de la Cour constitutionnelle. Les affaires ont été jointes et la Cour a rendu un arrêt d'annulation le 23 avril 2020 (65).

Les moyens développés par les parties requérantes concernent les différences de traitement entre :

- les travailleurs associatifs d'une part et, d'autre part, les travailleurs salariés au sens de la loi du 3 juillet 1978 et les volontaires dont le contrat est régi par la loi du 3 juillet 2005 (66) ;
- les travailleurs prestant des services occasionnels au sens de la loi du 18 juillet 2018 et les travailleurs salariés et indépendants ;
- les prestataires de services de l'économie collaborative passant via une plateforme agréée et les travailleurs salariés et indépendants.

Par ailleurs, selon les parties requérantes, la loi du 18 juillet 2018 constitue un recul significatif tant en ce qui concerne les conditions de travail équitables et sûres qu'en ce qui concerne la sécurité sociale. La violation des règles répartitrices de compétences était également invoquée. Toutefois, comme nous le verrons, la Cour limitera son analyse à la violation du principe d'égalité et de non-discrimination (articles 10 et 11 de la Constitution) et son application en matière fiscale (article 172 de la

Constitution). Dans la mesure où la Cour se réfère à son analyse de la constitutionnalité des deux premiers piliers lorsqu'elle se prononce sur celle du troisième pilier, nous développons ci-après l'ensemble du raisonnement de la Cour.

b. — Travailleurs associatifs vs. travailleurs sous contrat de travail (67)

13. — La Cour commence par l'analyse du moyen relatif à la différence de traitement entre le travailleur associatif et le travailleur sous contrat de travail en ce que le premier est exclu du champ d'application des principales dispositions du droit social et pas le second (voy. *supra*, point n° 11).

D'abord, elle considère que les catégories sont comparables en mettant en avant le fait que les prestations qui sont effectuées dans le cadre du travail associatif peuvent également être effectuées dans le cadre d'un contrat de travail.

Ensuite, le critère de comparabilité étant rencontré, la Cour s'interroge quant à l'existence d'une justification raisonnable de la différence de traitement et sur la proportionnalité entre les moyens adoptés par le législateur et le but visé par ce dernier.

Quatre justifications quant à la création de ce statut *ad hoc* sont épinglées par la Cour : (i) la nécessité de mettre fin à l'insécurité juridique découlant de l'absence de réglementation des activités relevant du travail associatif, (ii) la volonté d'alléger les charges administratives pour les organisations dont les activités visent une valeur ajoutée sociale, (iii) le fait que les travailleurs associatifs fourniraient d'abord leurs prestations dans un intérêt social et que pour eux, l'indemnisation serait secondaire et enfin (iv) le désir de pallier au risque de recours abusif au statut de volontaire pour effectuer des prestations qui présentent en réalité un caractère professionnel.

La Cour estime toutefois que ces justifications ne passent pas le test de la pertinence et/ou de la proportionnalité.

Ainsi, elle relève quant à la première justification que l'exclusion de l'application de la majeure partie du droit social « a notamment pour effet qu'il n'est pas prévu d'indemnité minimale pour les prestations effectuées ni de limitation en ce qui concerne le moment où ces activités ont lieu. À l'exception de l'exigence d'une activité principale, qui ne s'applique par ailleurs pas aux personnes pensionnées, il n'est pas davantage prévu de limitation en ce qui concerne le temps que l'intéressé peut consacrer à ces activités, ni d'obligations quant aux pauses et aux périodes de repos. Etant donné qu'(...) il est possible d'effectuer simultanément les mêmes activités au profit de la même organisation en tant que volontaire, il est, dans la pratique, impossible d'apprécier l'ampleur et la durée des prestations. Bien que la durée du contrat ne puisse pas dépasser un an, le législateur n'a ni fixé une durée minimale, ni prévu une quelconque limitation du nombre de contrats de courte durée successifs. Il n'est pas non

(56) M.B., 30 mars 1971.

(57) M.B., 31 janvier 1974.

(58) M.B., 2 décembre 1978.

(59) M.B., 18 septembre 1996.

(60) M.B., 15 janvier 2008.

(61) Projet de loi relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale, *Doc. parl.*, Chambre, sess. 2017-2018, n° 54-2839/012, p. 48.

(62) Recours en annulation partielle de la loi du 18 juillet 2018, introduit par l'a.s.b.l. « Unie van Zelfstandige Ondernemers » et autres, n° 7106 (NL), 29 janvier 2019, M.B., 7 mars 2019.

(63) Recours en annulation de la loi du 18 juillet 2018 et de la loi du 30 octobre 2018 modifiant la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale et le Code des impôts sur les revenus 1992, introduit par la « Confédération des syndicats chrétiens de Belgique » et autres, n° 7108 (NL), M.B., 30 janvier 2019.

(64) Recours en annulation partielle de la loi du 18 juillet 2018 et de la loi du 30 octobre 2018 modifiant la loi du 18 juillet 2018 relative à la relance économique et au renforcement de la cohésion sociale et le Code des impôts sur les revenus 1992, introduit par l'a.s.b.l. « Syndicat Neutre pour Indépendants » et autres, n° 7113 (NL), M.B., 4 février 2019.

(65) C. const., 23 avril 2020, n° 53/2020. Cet arrêt a été publié dans le numéro précédent, JTT, 2020, p. 517.

(66) Loi relative aux droits des volontaires du 3 juillet 2005, M.B., 29 août 2005

(67) Voy. points B.5.1 à B.5.9.

plus prévu de protection en ce qui concerne la fin du contrat, le soin d'en déterminer les modalités étant totalement laissé aux parties ». Elle conclut donc que « bien que l'incertitude quant à la qualification correcte (...) puisse éventuellement justifier un statut distinct, elle ne justifie pas que l'application de la législation sur le travail soit presque totalement écartée dans le cadre de ce statut ».

Quant à la deuxième justification, la Cour conclut que « les effets de l'introduction de ce statut spécial ne sont (...) pas raisonnablement proportionnés à l'objectif poursuivi de simplification administrative ».

Quant à la troisième justification, selon la Cour « ni l'exigence que l'intéressé exerce déjà une activité principale, ni la limitation du montant autorisé ne constituent des éléments pertinents pour déterminer l'intention personnelle de l'intéressé, ou pour juger que l'indemnisation éventuelle serait « secondaire » pour le travailleur associatif. (...) ». Le critère de pertinence n'est ainsi pas respecté.

La Cour ajoute « [e]n outre, il n'est pas exclu qu'une personne effectue les mêmes activités au profit de la même organisation, tantôt comme travailleur associatif, tantôt comme volontaire défrayé, de sorte qu'il est possible que l'intéressé combine, sur une base mensuelle et sur une base annuelle, les indemnités maximales dans les deux statuts ». Elle relève à cet égard qu'« il ressort pourtant des travaux préparatoires que le législateur a estimé qu'un octroi simultané d'une indemnité pour le volontariat et d'une indemnité pour le travail associatif entraînerait une compétition au niveau des rémunérations qui pourrait être considérée par certains comme une alternative à une occupation professionnelle à temps partiel » (68).

Quant à la dernière justification, la Cour souligne à juste titre que « le régime attaqué permet en outre que la même activité soit exercée par la même personne pour la même organisation, tantôt comme travailleur volontaire, tantôt comme travailleur associatif. Il n'est pas plausible que ces activités soient exercées différemment selon qu'elles sont soumises à l'un ou à l'autre statut. Si ces activités revêtent un caractère professionnel, le risque existe donc que le régime attaqué contribue justement aux abus que le législateur tente d'éviter. En revanche, si les activités répondent aux conditions d'application de la loi relative aux droits des volontaires, l'on n'aperçoit pas en quoi il était nécessaire de créer un nouveau statut. Dans cette hypothèse, il n'était pas question d'abus auparavant et le régime attaqué revient à augmenter l'indemnité forfaitaire accordée pour le volontariat, sans qu'un critère objectif permette d'établir pourquoi cette augmentation s'applique à certaines activités, à l'exclusion d'autres activités pouvant également présenter une valeur ajoutée sociale. Dans ce cas, l'on n'aperçoit pas non plus pourquoi cette augmentation s'accompagne de la création d'un statut qui est encore moins encadré et qui se limite à des personnes ayant déjà une activité principale ».

Sans surprise, la Cour accueille donc le moyen et annule les articles 26 à 36 de la loi du 18 juillet 2018.

c. — En ce qui concerne l'exonération de retenues sociales et fiscales pour les travailleurs associatifs et les prestations de services occasionnels (69)

14. — La Cour poursuit son analyse en s'attaquant à la différence de traitement entre des personnes qui perçoivent une indemnité et qui se voient appliquer un régime fiscal et social différencié alors que les activités exercées sont identiques. Les catégories comparées sont :

- d'une part, le travailleur associatif et le travailleur salarié ; et
- d'autre part, l'indépendant à titre principal ou à titre complémentaire et les personnes fournissant des services occasionnels entre citoyens.

Les moyens sont pris de la violation des articles 10 et 11 mais également de l'article 172 de la Constitution, qui, pour rappel, est une application particulière du principe d'égalité et de non-discrimination en matière fiscale.

La Cour estime que les catégories sont comparables (69) dans la mesure où les prestations qui peuvent être fournies sous le statut de travailleur associatif ou de prestataire de services occasionnels peuvent également être effectuées dans le cadre d'un contrat de travail ou sous le statut d'indépendant. La Cour relève également une confirmation de ce qui précède dans l'article 41, § 1^{er}, de la loi attaquée qui prévoit la requalification d'office du contrat de travail associatif en un contrat de travail, et la requalification de services occasionnels en prestations effectuées sous le statut social des indépendants lorsque le montant mensuel ou annuel maximum est dépassé, même si, pour le surplus, il est satisfait à toutes les conditions d'application.

Elle s'attaque alors aux justifications invoquées par le législateur et au critère de proportionnalité. La première justification est similaire à l'une des justifications déjà abordées ci-avant (voy. n° 12), il s'agit de l'argument selon lequel l'indemnisation visée pour les travailleurs associatifs et pour les prestataires de services occasionnels ne serait que secondaire. La seconde justification consiste en ce que le législateur avait l'intention de permettre à des personnes qui exercent une activité principale de percevoir des revenus complémentaires non taxés, afin de décourager le travail au noir.

Se ralliant aux critiques formulées par Conseil d'État (70), quant à la première justification, la Cour relève à nouveau le manque de pertinence de celle-ci. Elle estime que « le raisonnement selon lequel l'indemnisation visée pour les travailleurs associatifs et pour les prestataires de services occasionnels n'est que secondaire est (...) basé sur des suppositions non fondées, et ne répond pas aux conditions qui sont liées à ces statuts. Il ne saurait dès lors justifier la différence de traitement dénoncée. » Elle ajoute en outre, « même si la supposition précitée était fondée, elle ne justifierait pas, en outre, qu'une indemnisation qui est « complémentaire » pour l'intéressé, puisse relever d'un régime plus favorable qu'une indemnisation censée permettre à l'intéressé de pourvoir à ses besoins ».

Quant à la seconde justification, la Cour estime que l'objectif d'éviter le travail au noir ne justifie pas que les indemnités per-

(68) La Cour cite : *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-2839/001, p. 162.

(69) Voy. points B.6.1. à B.6.11.

ques pour les prestations concernées échappent totalement à la sécurité sociale et à l'impôt. Elle relève avec pertinence que « les conditions d'application du statut de prestataire de services occasionnels n'empêchent pas non plus un glissement du statut de travailleur indépendant (à titre complémentaire ou non) au statut de prestataire de services occasionnels, de sorte qu'une mesure visant à éviter le travail au noir crée, au contraire, la possibilité de passer d'un statut qui est soumis à la sécurité sociale et à des obligations fiscales à un statut qui exonère l'intéressé de toutes ces obligations ».

La Cour conclut au fondement des moyens dirigés contre les articles 28 à 39 et 45 à 55 de la loi du 18 juillet 2018 en ce qu'ils s'appliquent au travail associatif et aux services occasionnels.

d. — *Last but not least : en ce qui concerne les services fournis via des plateformes collaboratives électroniques agréées* (71)

15. — La dernière différence de traitement étudiée par la Cour est celle qui, dans le cadre de cet article, nous intéresse le plus. En effet, les derniers moyens analysés par la Cour concernent la différence de traitement entre des personnes qui exercent les mêmes activités, selon qu'elles le feraient d'une part sous le statut de travailleur salarié ou d'indépendant ou, d'autre part, sous celui de prestataire de services via une plateforme électronique agréée, dans la mesure où, dans la seconde hypothèse, l'application du droit social est en grande partie exclue.

À nouveau, la Cour estime que les catégories sont comparables. Se référant aux travaux préparatoires de la loi De Croo (72), la Cour indique que l'instauration du nouveau statut avait notamment pour but de remédier au manque de clarté concernant la qualification de travailleur salarié ou de travailleur indépendant et que ce manque de clarté découle précisément du fait qu'il est possible d'exercer ces activités aussi bien en tant que travailleur salarié qu'en tant qu'indépendant, en fonction des circonstances concrètes.

La Cour rappelle ensuite les objectifs initialement poursuivis par le législateur dans la loi De Croo à savoir (i) lutter contre le travail au noir, (ii) stimuler l'entrepreneuriat et une nouvelle forme d'économie et créer la possibilité d'exercer une activité limitée sans avoir de nombreuses obligations administratives, (iii) créer une sécurité juridique en ce qui concerne le statut des prestataires de services. Elle ajoute également (iv) l'argument résultant des travaux préparatoires de la loi attaquée visant à considérer que l'indemnisation a un caractère secondaire pour les prestataires de services qui travaillent via des plateformes électroniques agréées.

En ce qui concerne la première justification, la Cour renvoie à ses développements concernant l'exonération de cotisations sociales et fiscales pour les travailleurs associatifs et les prestations de services occasionnels (voy. *supra*, n° 13). Comme indiqué précédemment, éviter le travail au noir ne justifie pas l'exclusion de l'application du droit social. Concernant la quatrième justification, elle se réfère à ce qu'elle a exposé concernant le dé-

faut de pertinence de cet argument dans l'analyse des précédents moyens (voy. *supra*, points 12 et 13). Par ailleurs, elle insiste sur le fait qu'en ce qui concerne les prestataires de l'économie collaborative, le législateur n'a prévu ni l'exigence d'une activité principale ni un plafond mensuel. Selon la Cour, « la condition selon laquelle les activités ne doivent pas relever de l'activité professionnelle de l'intéressé ne change rien à cette considération » (...) [et] il y a une contradiction entre cette supposition et l'objectif du législateur qui consiste, par la création de ce statut, à stimuler l'entrepreneuriat et à offrir un tremplin vers le statut de travailleur indépendant ».

Par ailleurs, la Cour met également en lumière qu'en ce qui concerne ce pilier, le législateur n'a prévu aucune limitation en ce qui concerne la nature des services qui peuvent être effectués dans le cadre de ce statut. Dès lors, la Cour indique qu'il n'a « pas été démontré que la différence de traitement visait à soutenir des activités ayant une plus-value sociale ».

La conclusion de la Cour est que « bien que l'incertitude quant à la qualification correcte puisse le cas échéant justifier l'instauration d'un statut distinct, un tel statut a déjà été créé par la loi-programme du 1^{er} juillet 2016. En outre, ce manque de clarté quant à la qualification correcte ne justifie pas que les dispositions attaquées lient à ce statut l'exonération totale de la législation sur le travail, du régime de sécurité sociale et des obligations fiscales ».

Par conséquent, la Cour estime que les moyens sont fondés et elle annule ainsi les articles 28 à 39 de la loi du 18 juillet 2018 en ce qu'ils s'appliquent aux prestataires de services via des plateformes électroniques agréées.

e. — *Conclusion : annulation complète de la loi et maintien des effets - What's next ?*

16. — Sans surprise, la Cour annule la loi du 18 juillet 2018 dans son ensemble. En effet, comme la Cour le relève, l'annulation des dispositions précitées (voy. *supra*, points 13, 14 et 15) a pour conséquence que ce régime devient inopérant dans son ensemble. Elle annule également la loi du 30 octobre 2018 précitée qui est indissociablement liée à celle du 18 juillet 2018.

La Cour fait toutefois usage de la possibilité que lui offre l'article 8, alinéa 3, de la loi spéciale sur la Cour constitutionnelle (73), et décide de maintenir, en tout cas, les effets des dispositions annulées pour les prestations fournies jusqu'au 31 décembre 2020 inclus (74).

En ce qui concerne les prestataires de l'économie collaborative, sous réserve d'une intervention du législateur dans l'intervalle, à partir du 1^{er} janvier 2021, le système instauré par la loi De Croo sera à nouveau applicable. On notera quand même que la Cour n'a pas manqué de relever la contradiction qui existe entre la condition prévue par cette loi, qui est que les personnes concernées ne doivent pas agir dans le cadre de leur activité professionnelle, et l'objectif du législateur qui était notamment, par la création de ce statut, de stimuler l'entrepreneuriat et d'offrir un tremplin vers le statut de travailleur indépendant.

(70) Voy. *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-2839/001, pp. 513-516.

(71) Voy. points B.7.1. à B.7.8.

(72) *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 54-1875/001, p. 13.

(73) *M.B.*, 7 janvier 1989.

(74) La Cour motive ce maintien comme suit : « il est possible que les revenus perçus pour des activités exercées sur la base de la loi attaquée ne présentent pas du tout un caractère accessoire pour leurs bénéficiaires. L'annulation de la loi attaquée peut dès lors avoir des conséquences défavorables pour ces personnes. Un tel constat ressort entre autres aussi du fait que, (...), la loi attaquée prévoit elle-même une possibilité de requalification rétroactive des activités et des revenus concernés, dans le cadre de laquelle cette requalification est précisément conçue comme une sanction du non-respect des conditions posées par la loi attaquée ».

Concernant la possibilité d'une intervention du législateur, il faut souligner qu'une proposition de loi relative au travail associatif a été déposée à la Chambre le 8 juillet 2020 (75). Cette proposition a pour objet de prévoir un nouveau cadre juridique adapté pour le travail associatif à partir du 1^{er} janvier 2021, et ce, suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle commenté. Notons que le travail associatif, dans ce nouveau régime, reste exclu du champ d'application de différentes lois en matière de droit du travail et de droit de la sécurité sociale. Le Conseil d'État (76) émet, à juste titre selon nous, diverses réserves sur le texte en projet, certaines critiques ayant d'ailleurs déjà été formulées quant à la loi du 18 juillet 2018 (77). Cette proposition de loi, même si son titre ne l'indique nullement, aborde également le volet fiscal des revenus issus de l'économie collaborative. Ainsi, elle vise à réinstaurer le régime de la loi de De Croo, sous réserve du fait que le montant maximal de revenus à ne pas dépasser est à nouveau fixé à 3830 EUR (soit, après indexation, 6340 EUR en 2021). Pour rappel, il s'agit du montant figurant dans la loi du 18 juillet 2018 (77bis). Par ailleurs, la proposition de loi prévoit différentes adaptations dans la définition des revenus issus de l'économie collaborative, telle qu'elle existait avant la loi du 18 juillet 2018. Ainsi, par exemple, au sein de cette définition, le renvoi à une plateforme organisée par une autorité publique est supprimé. Au moment de clôturer la présente contribution, le texte est toujours pendante à la Chambre des représentants.

III. — Analyse du statut social de certains travailleurs de l'économie de plateforme

A. — Introduction

17. — Eu égard à la diversité des plateformes numériques qui existent à l'heure actuelle et aux rôles variés qu'elles peuvent endosser, la question de la relation de travail entre la plateforme et le prestataire de services qui offre ses services par son biais peut se poser de différentes manières. Comme le relèvent S. Albers et P. Maerten, il est important de se demander si la plateforme agit uniquement en tant qu'intermédiaire, en permettant de mettre en lien l'offre et la demande — auquel cas le contrat se forme davantage implicitement entre le prestataire de service et l'utilisateur final — ou si, à l'instar d'un donneur d'ordres, elle contrôle également le prestataire de service (78).

La présente contribution se limite à analyser la nature de la relation de travail qui lie la plateforme numérique au prestataire de services qui offre ses services par son biais dans le cadre des deux plateformes suivantes : Uber (point B.) et Deliveroo (point C.). Les travailleurs de ces plateformes doivent-ils être considérés comme des travailleurs indépendants ou comme des travailleurs salariés et quel est le régime de sécurité sociale qui leur est applicable ? Les juridictions belges sont, depuis peu, amenées à devoir traiter, parfois de manière incidente, cette question qui s'avère être relativement complexe.

B. — Chauffeurs Uber

1. — Le fonctionnement de l'application UberX

18. — La Société Uber B.V. est une filiale de la société Uber Technologies Inc., société américaine ayant son siège aux États-Unis (79). Ce groupe développe et met à disposition, par le biais d'une plateforme (80) technologique dénommée Uber des applications et des services destinés à améliorer le transport, essentiellement dans les centres urbains. Dans l'Union européenne, la plateforme est gérée par Uber B.V. Cette plateforme permet, à l'aide d'un smartphone muni de l'application Uber, de mettre en relation d'une part, des personnes morales ou des personnes physiques disposant d'une licence de location de voiture avec chauffeur (appelées « entreprises LVC ») (81) et d'autre part, des personnes qui souhaitent bénéficier d'un transport.

Dans le cadre d'un litige introduit devant le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles et ayant mené à un jugement du 16 janvier 2019 (82) sur lequel nous revenons ci-après, Uber B.V. a décrit plus en détails l'application « UberX », comme suit. Cette application comprend deux versions différentes : une pour les entreprises LVC et une pour les utilisateurs-passagers (téléchargeables gratuitement). D'un côté, les utilisateurs-passagers, après avoir encodé leurs coordonnées, doivent accepter les conditions générales d'Uber et devenir membre de la « Platform Rider Association » (« PRA ») pour pouvoir commander des courses par le biais de l'application. De l'autre côté, les entreprises LVC qui souhaitent fournir des services par le biais d'UberX doivent créer un compte et faire parvenir à Uber B.V. divers documents (licence LVC, certificat d'immatriculation, assurance pour le transport rémunéré de personnes, contrôle technique, etc.). Un contrat de prestation de services est conclu entre Uber B.V. et chaque entreprise LVC. Le ou les chauffeurs de l'entreprise LVC suivent une « séance d'activation » les informant

(75) Doc. parl., Chambre, 2019-2020, n° 55 1433/001.

(76) Doc. parl., Chambre, 2019-2020, n° 55 1433/004.

(77) Le Conseil d'État relève notamment ce qui suit au point 6.3.4 de son avis : « La question se pose de savoir si les modifications apportées par la proposition au régime inscrit dans la loi annulée du 18 juillet 2018 sont suffisantes à la lumière des objections exprimées par la Cour constitutionnelle concernant la violation du principe d'égalité. Sur ce point, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'une comparaison entre les deux dispositifs n'est guère évidente, compte tenu du fait que les adaptations sont plutôt ponctuelles et ne concernent pas les principes généraux qui sous-tendent ce régime. Si les développements de la proposition contiennent une énumération des adaptations effectuées à la lumière de l'arrêt n° 53/2020, ils ne mentionnent pas spécifiquement, ni ne justifient ces adaptations au regard du principe d'égalité. De même, ces développements ne contiennent pas de justification globale de la réglementation à la lumière du principe d'égalité, qui aborderait par exemple les manquements constatés par la Cour constitutionnelle à cet égard. Compte tenu de ce qui précède, il convient d'émettre des réserves en ce qui concerne la conformité du statut spécifique sur le plan du droit du travail, instauré par la proposition, avec le principe d'égalité », Doc. parl., Chambre, 2019-2020, n° 55 1433/004, p. 10.

(77bis) Voy. articles 61 et s. de la proposition de loi précitée.

(78) S. Albers et P. Maerten, « Het sociaal statuut van de digitaalplatform-medewerker : een status quo en een blik op de toekomst », *Or.*, 2019/2, p. 27.

(79) À noter qu'en Californie, a été ratifiée en septembre 2019 une loi contraignant Uber à requalifier les chauffeurs Uber en travailleurs salariés. Voy. à ce propos : http://www.vivreici.be/article/detail_cqfd-le-debut-de-la-fin-pour-le-modele-uber?id=327039.

(80) Comme relevé dans les conclusions de l'avocat général M. Maciej Szpunar présentées le 11 mai 2017 dans l'affaire *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*, le terme plateforme (en l'occurrence il s'agissait de la plateforme « UberPop ») ne signifie pas pour autant qu'il s'agit d'un simple intermédiaire entre les chauffeurs et les passagers. Selon l'avocat général, « Uber est un véritable organisateur et opérateur de services de transport urbain dans les villes dans lesquelles il est présent ». La Cour a suivi cet avis dans son arrêt du 20 décembre 2017 en considérant que : « le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs » et que « ce service d'intermédiation doit être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport ». La Cour a confirmé cette position dans un arrêt du 10 avril 2018, *Uber France SAS en présence de Nabil Bensalem*, aff. C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221.

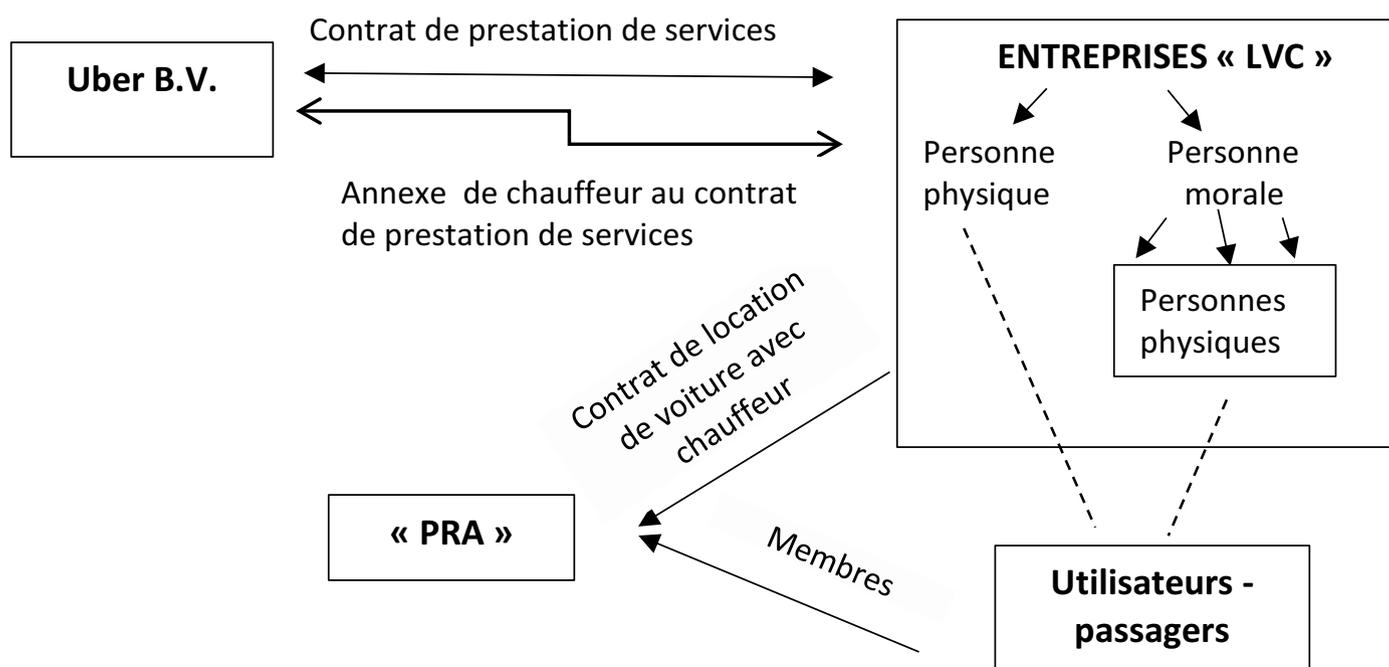
(81) L'entreprise LVC peut donc être soit une personne physique (exerçant en tant qu'indépendant) enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, qui est dans ce cas le titulaire de la licence LVC, soit une personne morale enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, titulaire de la licence LVC et qui emploie plusieurs chauffeurs personnes physiques.

(82) Trib. entr. fr. Bruxelles, cess., 16 janvier 2019, R.G. n° A/18/02920, inédit, pp. 9-11. Cette décision est disponible dans le numéro en ligne sur stradalex via le bouton pdf.

des modalités de fonctionnement de l'application, de la facturation, du paiement, etc. Un contrat « annexe de chauffeur au contrat de prestation de service » est conclu individuellement entre Uber B.V. et le chauffeur affecté par l'entreprise LVC à la conduite du véhicule. Un contrat de location de voiture avec chauffeur est conclu entre l'entreprise LVC et la PRA. Une fois que l'utilisateur-passager est devenu membre de la PRA, il peut commander une course en précisant son point de départ et son point d'arrivée. C'est ensuite l'application qui, grâce à une fonctionnalité GPS, détecte les véhicules-chauffeurs les plus proches et permet à l'utilisateur-passager d'être mis en relation avec une entreprise LVC. Avant la confirmation de la commande, l'utilisateur-passager est informé de l'heure d'arrivée estimée et du prix approximatif de la course. Après la course, le chauffeur de l'entreprise LVC doit noter l'utilisateur-passager et, inversement, l'utilisateur peut, s'il le souhaite, noter le conducteur. Le paie-

ment de la course intervient par carte de crédit ou via Paypal. L'utilisateur doit en effet, au moment de la création de son compte, indiquer les coordonnées de sa carte de crédit (ou de son compte Paypal). Uber encaisse le paiement au nom et pour le compte de l'entreprise LVC et reverse ensuite sur base régulière les montants dus aux entreprises LVC en retenant un pourcentage du prix de la course à titre de rémunération pour l'utilisation de l'application UberX. Uber B.V. n'est pas propriétaire des véhicules effectuant les courses via UberX. Elle n'intervient pas non plus dans leur financement. Ce sont les entreprises LVC qui en sont les propriétaires ou qui bénéficient d'un leasing sur celles-ci.

L'application UberX et les relations contractuelles sous-jacentes entre les différents acteurs impliqués peuvent être schématisées comme suit (83) :



2. — L'analyse de la nature de la relation de travail liant Uber B.V. à ses chauffeurs

19. — Ci-après, nous relevons la jurisprudence récente et nous semblant pertinente rendue en la matière jusqu'au jour de la rédaction du présent article et à laquelle nous faisons référence tout au long de notre analyse (point a). Nous nous penchons ensuite sur la question de la subordination juridique vis-à-vis d'une personne morale (point b) et analysons *in casu* la présomption applicable au secteur du transport de personnes pour le compte de tiers (point c). Nous abordons finalement la nature de la relation de travail liant Uber B.V. à ses chauffeurs au regard des quatre critères généraux de la loi sur la nature des relations de travail (point d).

a. — Aperçu de la jurisprudence s'étant prononcée sur la question (83bis)

20. — La Cour de justice de l'Union européenne a été saisie à plusieurs reprises de questions préjudicielles posées dans le cadre d'affaires impliquant l'une ou l'autre filiale européenne du groupe Uber.

En particulier, la Cour s'est prononcée dans un arrêt *Elite Taxi* du 20 décembre 2017 dans le cadre d'une question préjudicielle introduite par le tribunal de commerce de Barcelone saisi d'une procédure opposant l'Asociación Profesional Elite Taxi à la société Uber Systems Spain SL, en lien avec la qualification du service d'intermédiation offert par Uber (84). Elle a ensuite rendu un

(83) Schéma effectué librement, sur base des explications fournies par Uber B.V. telles que reprises dans le jugement du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles du 16 janvier 2019.

(83bis) Au moment de procéder à l'impression de la présente contribution, nous apprenons que la cour d'appel de Bruxelles est sur le point de prononcer l'arrêt faisant suite à l'appel interjeté contre le jugement du 16 janvier 2019 du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles. Nous n'avons donc malheureusement pas pu l'analyser dans le cadre de la présente contribution. Nous commenterons certainement cet arrêt dans une contribution ultérieure.

(84) En l'occurrence, la Cour a décidé que le service d'intermédiation offert par Uber, service à considérer comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport, constituait non pas un « service de la société de l'information » au sens de la directive 98/34 auquel renvoie la directive 2000/31 mais bien un « service dans le domaine des transports » au sens de la directive 2006/123.

arrêt *Uber France* le 10 avril 2018 dans une affaire ayant pour objet une question préjudicielle similaire posée par le tribunal de grande instance de Lille dans le cadre d'une procédure pénale initiée contre Uber France SAS (85). Amenée à se prononcer dans ces deux arrêts sur l'application UberPop (86), plateforme tout à fait similaire à la plateforme UberX, avant tout sur des questions touchant au droit économique, en particulier à la réglementation européenne applicable en matière de pratiques déloyales et d'actes de concurrence déloyale (87), les arrêts rendus en la matière s'avèrent néanmoins pertinents sur plusieurs points dans le cadre de l'analyse du statut social des chauffeurs Uber.

Ainsi, sur la question du type de service offert par Uber et, incidemment du rôle que joue la plateforme, la Cour de justice a décidé, dans ses arrêts *Elite Taxi* du 20 décembre 2017 et *Uber France* du 10 avril 2018, que la plateforme Uber ne jouait pas le rôle d'un simple intermédiaire, mais offrait un service global dont l'élément principal est un service de transports. La Cour a considéré, suivant sur ce point les conclusions de l'avocat général M. Maciej Szpunar, que : « le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs » et que « ce service d'intermédiation doit être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport » (88). Bien que ne se prononçant pas sur le statut social des chauffeurs Uber, cette décision de la Cour de justice implique semble-t-il néanmoins de devoir tenir compte de ce rôle particulier de la plateforme au moment d'apprécier la relation de travail qui la lie auxdits chauffeurs.

21. — Au jour de la rédaction du présent article, au niveau du ressort national, seul le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, siégeant en cessation, dans un jugement du 16 janvier 2019 (88bis), a eu l'occasion de se prononcer, même si ce fut de manière incidente, sur cette question épineuse du statut social des chauffeurs Uber. Ce jugement fait suite à une action en justice introduite par une vingtaine de sociétés exploitant des services de taxi dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'encontre d'une part, d'Uber B.V. et d'autre part, de plusieurs sociétés ou personnes physiques exploitant des services de location de voiture avec chauffeur (notamment) pour Uber. Elle avait pour objet d'obtenir la cessation des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché posés par ces derniers dans le cadre des services fournis sous l'enseigne Uber (tant en leur qualité de dispensateur du service que de celle de chauffeur). La demande en cessation reposait sur la violation par Uber B.V. et les exploi-

tants des services de location de voiture avec chauffeur cités de dispositions légales relevant de deux volets juridiques totalement distincts, à savoir : (i) d'une part, des dispositions de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995 et de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 en lien avec l'exploitation par Uber B.V. des licences de location de voiture avec chauffeur (« LVC ») et (ii) d'autre part, de la législation sociale applicable aux entreprises actives dans le secteur du transport de personnes, en particulier, de la loi du 27 juin 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs salariés. Concernant ce second volet, les demanderesse invoquaient que la relation existant entre les chauffeurs Uber et Uber B.V. devait être qualifiée de contrat de travail salarié, et non de relation indépendante et qu'en conséquence, en n'assujettissant pas les chauffeurs ayant recours à UberX à la sécurité sociale des travailleurs salariés, Uber B.V. violait ladite législation.

Ci-après, nous nous intéressons uniquement au raisonnement adopté par le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles concernant le volet social. On peut toutefois relever d'emblée la particularité liée au fait qu'une telle question portant sur le statut social de travailleurs et, en l'espèce, sur la qualification juridique de la relation de travail existant entre Uber B.V. et ses chauffeurs, question touchant éminemment au droit du travail, ait été portée et ait dû être tranchée par une juridiction non spécialisée en la matière telle que le tribunal de l'entreprise. En effet, cette question relève de la compétence des juridictions du travail, spécialisées dans le contentieux lié aux contrats de travail (89) et dans les contestations liées aux droits et aux obligations des travailleurs salariés en matière de sécurité sociale (90). Ces juridictions sont habituellement saisies dans ce type de contentieux suite à des actions introduites par le travailleur lui-même ou par les autorités intéressées (en particulier l'ONSS) en vue d'obtenir la requalification de la relation de travail indépendante en relation salariée et d'en tirer toutes les conséquences (au niveau des indemnités de rupture et/ou des arriérés de rémunération notamment, pour le travailleur, et au niveau des arriérés de cotisations de sécurité sociale pour l'ONSS). Toute autre était toutefois la nature de la demande introduite par les sociétés exploitant des services de taxi devant le tribunal de l'entreprise siégeant en cessation. Ces dernières visaient à s'appuyer notamment sur la violation des dispositions applicables en matière de sécurité sociale des travailleurs salariés pour solliciter du tribunal, sur pied de l'article VI.104 du Code de droit économique, la cessation d'actes considérés comme « contraires aux pratiques honnêtes du marché » et ce, sous peine d'astreintes. C'est donc dans cette (seule) optique qu'a été traitée — incidemment — la question du statut social des chauffeurs Uber et de leur assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs salariés (91).

(85) C.J.U.E., 10 avril 2018, *Uber France SAS en présence de Nabil Bensalem*, aff. C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221.

(86) Selon les conclusions de l'avocat général prises avant l'arrêt du 20 décembre 2017, « Les services de transport proposés par la plateforme Uber se déclinent en différentes catégories en fonction de la qualité des chauffeurs et du type de véhicule. Selon les informations fournies par la défenderesse au principal, est en cause dans la procédure au principal le service UberPop dans le cadre duquel ce sont des chauffeurs particuliers non professionnels qui assurent le transport des passagers au moyen de leurs propres véhicules », voy. : Av. gén. M. Maciej Szpunar, concl. préc. C.J., arrêt *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*, 20 décembre 2017, aff. C-434/15, EU:C:2017:364, point 14 ; Av. gén. M. Maciej Szpunar, concl. préc. C.J., *Uber France SAS*, 10 avril 2018, aff. C-320/16, EU:C:2017:511, point 7.

(87) Plus précisément sur l'interprétation de la directive 98/34 du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (à laquelle renvoie la directive 2000/31 du 8 juin 2000 sur le commerce électronique) et de la directive 2006/123 du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

(88) C.J., 20 décembre 2017, arrêt *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, points 39 et 40. et C.J., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221, point 22.

(88bis) Cette décision est disponible dans le numéro en ligne sur stradalex via le bouton pdf.

(89) Article 578, 1^o, du Code judiciaire.

(90) Article 580, 2^o, du Code judiciaire.

(91) D'ailleurs, le tribunal a relevé lui-même dans son jugement qu'il n'était pas question dans le cadre de l'action portée devant lui d'un contentieux de droit social introduit devant les juridictions du travail par un travailleur se prétendant « faux indépendant ». Il relève qu'aucun des défendeurs personnes physiques ne conteste son statut social et ne revendique l'existence d'un lien de subordination vis-à-vis d'Uber. Selon le tribunal : « Les demanderesse se fondent sur des arguments rencontrés habituellement dans ce type de contentieux

Aucune juridiction du travail belge n'a donc encore été saisie de cette question du statut social des chauffeurs Uber que nous analysons ci-après, en nous appuyant sur les éléments factuels exposés au travers de la décision du 16 janvier 2019 du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, tout en examinant de manière critique çà et là le raisonnement juridique y adopté par le tribunal. À noter qu'un appel a été interjeté contre cette décision devant la cour d'appel de Bruxelles (91bis).

22. — En France, la Cour de cassation française (chambre sociale) a eu l'occasion de se pencher sur la question du statut social des chauffeurs Uber dans un arrêt du 4 mars 2020 (92), dans le cadre d'un pourvoi introduit contre un arrêt de la cour d'appel de Paris du 10 janvier 2019 (93) opposant Uber France et Uber B.V. à M.X., chauffeur Uber. Dans le cadre de cette affaire, M.X. avait saisi la juridiction prud'homale d'une demande de requalification de sa relation contractuelle avec la société Uber en contrat de travail et avait introduit des demandes de rappels de salaires et d'indemnités de rupture. La cour d'appel a fait droit à cette demande, considérant qu'il était démontré par M.X., sur base de l'ensemble des éléments factuels tels qu'ils lui avaient été exposés, que son statut de travailleur indépendant était fictif. Nous reviendrons sur cet arrêt pertinent de la Cour de cassation française tout au long de notre analyse.

b. — Question préliminaire : quid de la subordination juridique vis-à-vis d'une personne morale ?

23. — Comme on l'a vu ci-avant, c'est la subordination juridique qui caractérise le contrat de travail (voy. point 4). La question qui se pose en l'espèce est donc de savoir si Uber B.V. exerce un pouvoir de direction et de contrôle (même si ce pouvoir n'est pas effectif mais seulement possible) sur les chauffeurs Uber ?

Eu égard au fait que le cocontractant d'Uber B.V., à savoir l'entreprise LVC, peut, selon le cas, soit exercer ses activités en tant que personne physique, soit en tant que personne morale qui recourt à son tour à des chauffeurs-personnes physiques (voy. schéma *supra*), la question mérite d'être analysée de manière distincte pour chacun de ces deux cas de figure ; ce qu'a fait le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles dans son jugement du 16 janvier 2019.

24. — Peut-on considérer qu'un lien de subordination existe entre Uber B.V. et l'entreprise LVC-personne morale (société exerçant la profession d'exploitant de services de « location de voiture avec chauffeur ») ? À première vue, la réponse est négative, un contrat de travail ne pouvant lier deux personnes morales, précisément parce qu'il n'est pas envisageable pour une partie de donner des instructions à une autre personne morale et d'en contrôler le respect.

Le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles a relevé qu'à l'égard des défenderesses « personnes morales », l'existence d'un lien de subordination et d'un contrat de travail en dé-

coulant ne pouvait être retenue. S'appuyant à cet effet sur un arrêt de la cour du travail de Bruxelles du 26 septembre 2008 (94), ayant décidé que lorsque deux personnes morales ont conclu une convention de collaboration, cette convention exclut en principe l'existence d'un contrat de travail, sauf en cas de vice de consentement et de simulation, le tribunal a relevé qu'en l'espèce, il n'était ni question de simulation s'agissant du contrat de prestation de service liant Uber B.V. aux entreprises LVC ni d'un vice de consentement. En outre, le tribunal a relevé que la plupart des entreprises LVC défenderesses occupaient elles-mêmes, dans le cadre de contrats de travail, des personnes physiques en tant que chauffeurs et que, « dans cette configuration, la personne fournissant le service est le chauffeur, lequel est déjà sous les liens d'un contrat de travail ; son employeur est la personne morale défenderesse, et il ne peut être question de substituer un autre employeur à cet employeur existant ; en outre, le chauffeur ne perçoit pas sa rémunération de Uber BV, mais de l'entreprise LVC qui l'emploie ; le critère de rémunération fait donc également défaut » (95).

Cette question méritait selon nous d'être davantage fouillée. Si l'existence d'une convention de collaboration entre deux personnes morales exclut *a priori* entre elles l'existence d'un lien de subordination juridique, il n'est pas exclu de constater l'existence d'un tel lien entre un donneur d'ordre-personne morale et la personne physique par l'intermédiaire de laquelle le prestataire de service-personne morale preste lesdits services. Comme relevé par la cour du travail de Bruxelles dans l'arrêt du 26 septembre 2008 précité, il peut être question de simulation : « il peut donc y avoir "simulation par interposition de personne" lorsqu'il apparaît que les parties n'acceptent pas toutes les conséquences du choix de collaborer au travers d'une société et qu'il apparaît que leur volonté réelle était de maintenir une relation contractuelle directe entre le collaborateur (personne physique) et la société bénéficiaire des prestations » (96). Pour pouvoir vérifier l'existence d'une simulation, il y a lieu de procéder à une analyse *in concreto* de la collaboration professionnelle en termes d'exécution concrète. Aussi, l'analyse plus fouillée du contenu de la convention de prestation de services liant Uber B.V. aux entreprises LVC et de celle de « l'annexe de chauffeur » conclue individuellement entre Uber B.V. et le chauffeur affecté par l'entreprise LVC à la conduite du véhicule nous apparaîtrait notamment utile. La décision du tribunal ne contient toutefois aucune précision ou explication quant au contenu de ces contrats.

Par ailleurs, la problématique de la mise à disposition de travailleurs auprès d'utilisateurs, qui est strictement réglementée par la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs (96bis) (ci-après, la « loi du 24 juillet 1987 »), nous apparaît devoir être soulevée. L'article 31, § 1, de ladite loi prohibe l'activité exercée par une personne physique ou morale qui consiste, en dehors des règles applicables en matière de travail temporaire

de droit social, pour tenter de démontrer en l'espèce l'existence de pratiques contraires aux usages honnêtes du marché ; l'invocation de droits subjectifs dont elles ne sont pas titulaires conduit à ce que l'action des demanderesse se présente comme purement théorique et ne pouvant déboucher sur une éventuelle requalification des relations contractuelles conclues entre Uber et les quatre parties défenderesses personnes physiques ».

(91bis) Au moment de procéder à l'impression de la présente contribution, nous apprenons que l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles va être prononcé dans les prochains jours. Nous n'avons donc malheureusement pas pu l'analyser dans le cadre de la présente contribution. Nous commenterons certainement cet arrêt dans une contribution ultérieure.

(92) Cass. fr., ch. soc., 4 mars 2020, arrêt n° 374, ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374.

(93) Paris, pôle 6, 10 janvier 2019, disponible sur <https://www.legalis.net/jurisprudences/cour-dappel-de-paris-pole-6-ch-2-arret-du-10-janvier-2019/>.

(94) C.T. Bruxelles, 26 septembre 2008, R.G. n° 50.371, J.T.T., 2008, p. 468.

(95) Trib. entr. fr. Bruxelles, cess., 16 janvier 2019, R.G. n° A/18/02920, inédit, pp. 29-30.

(96) C.T. Bruxelles, 26 septembre 2008, R.G. n° 50.371, J.T.T., 2008, p. 469.

(96bis) M.B., 20 juillet 1987.

et intérimaire, à mettre des travailleurs qu'elle a engagés, à la disposition de tiers qui utilisent ces travailleurs et exercent sur ceux-ci une part quelconque de l'autorité appartenant normalement à l'employeur. Ce n'est que dans des conditions strictes qu'un utilisateur peut donner des instructions limitées et n'affectant pas l'autorité patronale aux travailleurs mis à sa disposition par l'employeur (97). Du reste, les cas de mise à disposition dite « autorisée » sont également strictement limités et subordonnés au respect de diverses conditions légalement prévues par l'article 32 de ladite loi.

Le raisonnement du tribunal apparaît en conséquence particulièrement laconique et critiquable à l'endroit où il se contente de relever que la plupart des entreprises LVC ont conclu elles-mêmes des contrats de travail avec des chauffeurs-personnes physiques qui se trouvent déjà dans un lien de subordination avec ces dernières et qu'il n'est donc pas question de leur substituer un autre employeur. C'est précisément une des conséquences prévues en cas de violation de l'article 31, § 1^{er}, de la loi du 24 juillet 1987, qui permet au travailleur mis illégalement à disposition d'un utilisateur de se prévaloir de l'existence d'un contrat de travail à durée indéterminée créé entre eux depuis le début de la mise à disposition. Il ressort d'un arrêt du 6 mai 2019 rendu par la Cour de cassation en la matière, que la violation de l'article 31 de la loi du 24 juillet 1987, lu en combinaison avec l'article 32 de la même loi, peut même aboutir à la reconnaissance de deux employeurs dans le chef du travailleur et, partant, au constat de l'existence de deux contrats de travail distincts (98).

À notre sens, il y aurait donc lieu de vérifier en premier lieu si des instructions (ne pouvant pas affecter l'autorité patronale) sont données par Uber B.V. directement aux chauffeurs des entreprises LVC et, dans l'affirmative, de vérifier si la convention de prestation de services conclue entre Uber B.V. et chaque entreprise LVC contient de manière exhaustive la liste de ces instructions, conformément à l'article 31, § 1, de la loi du 24 juillet 1987.

25. — Qu'en est-il de l'existence d'une subordination juridique entre Uber B.V. et les entreprises LVC exerçant leurs activités en personne physique et ayant dès lors la double casquette de titulaire de la licence LVC et de chauffeur ? La résolution de cette question impliquera également nécessairement d'analyser non seulement le contenu des conventions conclues entre les parties mais surtout l'exécution factuelle de celles-ci.

À ce propos, il est curieux de relever que le tribunal de l'entreprise ait pris en considération le fait que les entreprises LVC exerçant en personnes physiques étaient toutes occupées dans le cadre de contrats de travail à temps plein et qu'elles exerçaient (ou avaient exercé) leur activités en tant que chauffeur Uber uniquement dans le cadre de leur statut d'indépendants complémentaires, pour considérer qu'il ne paraissait pas possible de soutenir que ces personnes seraient par ailleurs soumises à l'autorité d'Uber B.V. (99) Il est clair que le seul fait que lesdits chauffeurs soient ou aient été occupés à temps plein dans le cadre de

contrats de travail et qu'ils exerç(ai)ent leurs activités pour Uber dans le cadre d'une activité d'indépendant complémentaire ne fait pas obstacle à l'existence d'un contrat de travail avec Uber B.V. En effet, il n'est pas impensable ni interdit pour un travailleur salarié d'être occupé par deux employeurs distincts, dans le cadre de deux contrats de travail distincts (quand bien même l'un de ces contrats serait exercé à temps plein). Nous avons d'ailleurs déjà relevé ci-avant qu'une dualité d'employeurs pouvait également résulter d'une violation des règles applicables en matière de mise à disposition de travailleurs.

c. — L'analyse de la présomption applicable au secteur du transport de personnes pour le compte de tiers

26. — La loi sur la nature des relations de travail institue des présomptions réfragables d'occupation salariée ou d'occupation indépendante pour les relations de travail qui se nouent dans certains secteurs d'activités dits « à risque » sur le plan de la fausse indépendance.

L'article 337/1, § 1^{er}, 3^o, de la loi sur la nature des relations de travail vise, parmi ces secteurs à risque : « le transport de choses et ou personnes pour le compte de tiers, à l'exception des services d'ambulance et le transport de personnes avec un handicap ».

La question se pose donc, en premier lieu (100), de l'application de cette présomption aux activités exercées par les chauffeurs Uber.

Comme le relève J. Deumer, il s'agit d'une présomption binaire portant sur l'existence ou l'absence d'un lien d'autorité (et donc sur l'existence ou l'absence d'un contrat de travail) et, par ricochet, sur l'assujettissement ou non à la sécurité sociale des travailleurs salariés (101).

Selon une approche mathématique, l'article 337/2, § 1^{er}, de ladite loi dispose que les relations de travail visées à l'article 337/1 sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, être exécutées dans les liens d'un contrat de travail, lorsque de l'analyse de la relation de travail il apparaît que plus de la moitié des critères y listés sont remplis. Par contre, s'il apparaît que plus de la moitié des critères ne sont pas remplis, la relation de travail est présumée de manière réfragable être un contrat d'indépendant.

La présomption d'occupation salariée et indépendante étant réfragable, il est possible pour les parties de la renverser dans l'hypothèse où la qualification de la relation de travail choisie par ces dernières ne correspond pas à la nature présumée de cette relation de travail en vertu de la loi (102).

En vertu de l'article 337/2, § 3, un arrêté royal peut prévoir des critères spécifiques propres à un ou plusieurs secteurs qui remplacent ou complètent les critères repris à l'article 337/2, § 1. C'est le cas du secteur du transport de personnes pour lequel un

(97) Voy. article 31, § 3, de la loi du 24 juillet 1987.

(98) Cass., 6 mai 2019, R.G. n° S.17.0085.F, disponible sur www.cass.be. Voy. également en ce sens : Cass., 8 octobre 2018, R.G. n° S.14.0006.N-S.14.0059.N, disponible sur www.juridat.be.

(99) Trib. entr. fr. Bruxelles, cess., 16 janvier 2019, R.G. n° A/18/02920, inédit, p. 30.

(100) Il paraît étonnant que le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles ait d'abord procédé, dans son jugement du 16 janvier 2019, à l'analyse des critères généraux avant l'analyse de l'application de cette présomption.

(101) J. Deumer, « La présomption binaire de contrat de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits "à risque" », *Subordination et para-subordination*, Limal, Anthemis, 2017, p. 171.

(102) En ce sens, il est précisé à l'article 337/2, § 2, de la loi sur la nature des relations de travail que la présomption de contrat d'indépendant peut être renversée par toutes voies de droit et notamment sur la base des critères généraux. Cette précision n'est pas reprise à l'article 337/2, § 1^{er}, concernant la présomption de contrat de travail. Il est toutefois généralement admis par la doctrine que les deux présomptions d'occupation salariée et indépendante peuvent toutes deux être renversées par toute voie de droit, notamment sur base des critères généraux fixés par la loi. Voy. en ce sens : J. Deumer, « La présomption binaire de contrat de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits "à risque" », *Subordination et para-subordination*, Limal, Anthemis, 2017, p. 173.

arrêté royal du 29 octobre 2013 (103) a été adopté. Cet arrêté royal vise les relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution d'activités ressortant du champ d'application d'une part, de la sous-commission paritaire pour les taxis n° 140.02 et d'autre part, de la commission paritaire du transport et de la logistique n° 140 uniquement pour ce qui concerne les activités de location de voiture avec chauffeur (LVC) et de taxis collectifs.

Cet arrêté royal s'applique, notamment, aux relations de travail qui se situent dans le cadre de « l'exécution d'activités de location de voiture avec chauffeurs visées par l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la commission paritaire du transport et de la logistique et fixant sa dénomination et sa compétence » (104).

En vertu de cet arrêté royal du 29 octobre 2013, les critères visés à l'article 337/2, § 1^{er}, de la loi-programme sont remplacés comme suit :

« a) défaut, dans le chef de celui qui effectue le transport, d'un quelconque risque financier ou économique, comme c'est notamment le cas :

» — à défaut d'investissement personnel et substantiel dans l'entreprise avec du capital propre, ou,

» — à défaut de participation personnelle et substantielle dans les gains et les pertes de l'entreprise ;

» b) défaut dans le chef de celui qui effectue le transport, de responsabilité et de pouvoir de décision concernant les moyens financiers de l'entreprise ;

» c) défaut, dans le chef de celui qui effectue le transport, de pouvoir de décision concernant la politique d'achat de l'entreprise ;

» d) défaut, dans le chef de celui qui effectue le transport, de pouvoir de décision concernant la politique des prix de l'entreprise, sauf si les prix sont légalement fixés ;

» e) défaut d'une obligation de résultats concernant le travail convenu ;

» f) la garantie du paiement d'une indemnité fixe quels que soient les résultats de l'entreprise ou le volume des prestations fournies dans le chef de celui qui effectue le transport ;

» g) ne pas être soi-même l'employeur de personnel recruté personnellement et librement ou ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel ou de se faire remplacer pour l'exécution du transport convenu ;

» h) ne pas apparaître comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant ou travailler principalement ou habituellement pour un seul cocontractant ;

» i) effectuer des transports au moyen d'un véhicule dont celui qui effectue le transport n'est pas le propriétaire ou qu'il n'a pas pris en leasing et/ou au moyen d'un véhicule mis à sa disposition, financé ou garanti par un cocontractant » (105).

Afin de pouvoir appliquer correctement les critères susvisés, il convient de pouvoir identifier ce qui est visé par la notion d'« entreprise ». L'article 1^{er} dudit arrêté royal définit l'« entreprise » comme étant « l'entreprise titulaire d'une licence d'exploitation d'un service de taxis, d'un service de taxis collectifs ou d'un service de location avec chauffeur délivrée par l'autorité compétente sous couvert de laquelle le transport est effectué ». Cette définition prête à confusion. L'entreprise vise-t-elle le donneur d'ordre ou l'exécutant des travaux (de transport en l'espèce) ?

À l'heure actuelle, l'interprétation de la notion d'entreprise continue à diviser la doctrine et la jurisprudence ; ce qui naturellement, en fonction de l'interprétation retenue, peut aboutir à ce que l'application des critères susvisés mène à une analyse et à une conclusion différentes (voy. également *infra* à propos de la même question mais concernant le cas de Deliveroo, point 40).

Comme le relève J. Deumer, « la notion d'entreprise devra, afin de permettre de confronter utilement les critères à une relation de travail déterminée, recevoir une définition distincte selon que le travailleur exécute ses activités en tant qu'associé actif d'une entreprise ou en tant que cocontractant de cette entreprise. En effet, si l'entreprise à laquelle se réfèrent les critères précités est nécessairement celle du maître d'ouvrage, la pertinence des critères portant sur l'implication de l'exécutant des travaux dans le capital, la gestion, la politique des prix et des achats de l'entreprise du maître d'ouvrage, et le lien entre ses rétributions et les résultats de cette entreprise, apparaît très relative : un prestataire, réellement indépendant, qui exécute ses activités au profit d'une entreprise déterminée, n'aura, en effet, par définition aucun impact sur la manière dont cette entreprise est gérée. L'on ne peut donc adhérer à cette acceptation de l'entreprise "maître d'ouvrage" que dans l'hypothèse où l'exécutant des travaux exerce son activité en tant qu'associé actif de cette entreprise déterminée et au profit de celle-ci. Par contre, cette acceptation ne permet pas d'appréhender les situations dans lesquelles l'exécutant des travaux est un tiers par rapport à son cocontractant, puisqu'elle aboutirait systématiquement à constater une dépendance économique entre les deux parties. Dans ce dernier cas, l'entreprise visée sera celle qui constitue l'exécutant des travaux lui-même (...) » (106). Autrement dit, selon J. Deumer, la notion d'entreprise ne peut recouvrir que deux réalités : soit elle vise l'exécutant des travaux (c'est-à-dire le travailleur, personne physique, qui constitue lui-même une « entreprise » (107)) soit elle vise l'entreprise qui exécute les travaux et dans laquelle l'exécutant est associé actif (c'est-à-dire en détient des parts sociales). C'est également en ce sens que se prononcent F. Kefer et Q. Cordier (108). À suivre ce raisonnement, il faudrait donc conclure que la présomption de la nature de la relation de travail instaurée dans le secteur du transport de personnes ne pourrait pas être valablement appliquée pour qualifier la relation de travail liant les chauffeurs Uber à Uber B.V., mais uniquement pour apprécier le statut du chauffeur, personne physique, en tant

(103) Arrêté royal du 29 octobre 2013 pris en exécution de l'article 337/2, § 3, de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 en ce qui concerne la nature des relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités qui ressortent du champ d'application de la sous-commission paritaire pour les taxis et de la commission paritaire du transport et de la logistique, uniquement pour les activités de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs, *M.B.*, 26 novembre 2013.

(104) Voy. article 2 dudit arrêté.

(105) Voy. article 3 dudit arrêté.

(106) J. Deumer, « La présomption binaire de contrat de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits "à risque" », *Subordination et para-subordination*, Limal, Anthemis, 2017, pp. 189-190.

(107) J. Deumer précise que dans ce cas, l'entreprise s'entend de l'activité économique développée par l'exécutant des travaux (mais non de la personne morale au travers de laquelle celui-ci peut, le cas échéant, exercer ses activités).

(108) F. Kefer et Q. Cordier, « Le travailleur 2.0. Contribution à l'étude du rapport de dépendance dans l'environnement numérique », L. Dear et E. Plasschaert (dir.) *Le contrat de travail revisité à la lumière du XXI^e siècle*, Bruxelles, Larcier, 2018, p. 69, pour qui l'entreprise vise l'exécutant des travaux, donc le chauffeur.

qu'entreprise (titulaire d'une licence d'exploitation de service de location avec chauffeur).

Selon d'autres auteurs toutefois, l'entreprise vise bien le donneur d'ordres (109), à savoir en l'occurrence Uber B.V. C'est également la position qui ressort de la décision du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles du 16 janvier 2019. Les sociétés demanderesse invoquaient l'application de ces critères sectoriels spécifiques applicables au secteur du transport de personnes, tels qu'instaurés par l'arrêté royal du 29 octobre 2013. Toutefois, suivant l'argumentation d'Uber B.V., le tribunal a considéré en se référant aux articles 1 et 2 dudit arrêté royal qui en définissent le champ d'application, qu'Uber B.V. ne tombait pas dans le champ d'application personnel dudit arrêté royal qui vise la relation de travail consistant en l'exécution d'un service de taxi, d'un taxi collectif ou d'un service LVC et qui se situe entre un chauffeur et une « entreprise » au sens où il la définit, c'est-à-dire une entreprise titulaire d'une licence d'exploitation d'un service de location de voiture avec chauffeur. Selon le tribunal, Uber B.V. ne répond pas à cette définition de l'entreprise, n'étant pas elle-même titulaire d'une telle licence d'exploitation, mais dispensant uniquement un service d'intermédiation dans le secteur des transports et non un service de transport. Le tribunal n'a donc pas analysé l'application des critères spécifiques établis au niveau de ce secteur. À notre sens, en dépit du fait que la position du tribunal n'est pas en ligne avec la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne concernant la question de la qualification du type de services offert par la plateforme UberPop, qui, précisément selon la Cour, ne consiste pas en un simple service d'intermédiation

mais bien en un service (plus) global dont l'élément principal est un service de transport (*cf supra*, point 20), le tribunal a interprété la notion d'entreprise comme visant Uber. Or, ce postulat est critiquable si l'on applique le raisonnement de la doctrine susvisée selon laquelle la notion d'entreprise ne pourrait viser le maître d'ouvrage que dans l'hypothèse où celui qui effectue le transport en est associé actif ; ce qui n'est pas le cas des chauffeurs Uber. Si en revanche, on part du postulat que la notion d'entreprise vise le maître d'ouvrage, le raisonnement du tribunal nous apparaît conforme au champ d'application de l'arrêté royal du 29 octobre 2013 qui ne vise à régir que la relation nouée entre la personne en charge du transport (les chauffeurs) et l'entreprise titulaire de la licence d'exploitation d'un service de LVC (en l'espèce les entreprises LVC et non Uber B.V.).

À défaut d'application des présomptions instituées par la loi sur la nature des relations de travail, on retombe sur les quatre critères généraux y consacrés.

(À suivre)

Sarah GHISLAIN

Avocate

Collaboratrice didactique à l'UNamur

Myriam VERWILGHEN

Substitut de l'Auditeur du travail près l'Auditorat du travail du Hainaut

Maître de conférences à l'UCLouvain Mons

Assistante à l'UCLouvain

(Atelier de droit social-CRIDES)

(109) L. Van Den Meersche, « De Arbeidsrelatieswet revised : - Een nieuw wapen in de strijd tegen de schijnzelfstandigheid ? », *J.T.T.*, 2012, p. 415 ; K. Nevens et F. Schapira, « Analyse critique de la présomption concernant la nature de la relation de travail (chapitre V/1 de la loi sur les relations de travail) », *R.D.S.*, 2016, p. 109.



LA RÉMUNÉRATION VARIABLE
Approche en droit du travail, droit de la sécurité sociale, droit fiscal et pratique des ressources humaines

Sous la coordination de
Stéphanie Michiels et Christine Rizzo

Stéphanie De Ridder
Thomas Douillet
Eléonore Gilliot
Marc Morsa
Emmanuel Plasschaert
Sébastien Thiry
Marie-Noëlle Vanderhoven

Conférence de la Conférence de la Jeune Barreau de Bruxelles

LARCIER

LA RÉMUNÉRATION VARIABLE
Approche en droit du travail, droit de la sécurité sociale, droit fiscal et pratique des ressources humaines

Stephanie De Ridder, Thomas Douillet, Eléonore Gilliot, Marc Morsa, Emmanuel Plasschaert, Sébastien Thiry, Marie-Noëlle Vanderhoven
Sous la coordination de : Stéphanie Michiels, Christine Rizzo

L'ouvrage présente une vue d'ensemble de différentes formes de rémunération variable analysées sous les angles du droit du travail, du droit fiscal et du droit de la sécurité sociale mais également du point de vue des ressources humaines.

> Collection de la Conférence de la Jeune Barreau de Bruxelles
184 p. • 65,00 € • Édition 2020



LA RÉMUNÉRATION EN DROIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE
Des indemnités diverses à l'allocation de mobilité

Marc Morsa
Préface de Jean-Marie Genicot

Droit social

LARCIER

LA RÉMUNÉRATION EN DROIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE
Des indemnités diverses à l'allocation de mobilité

Marc Morsa
Préface de : Jean-Marie Genicot

La notion de rémunération est complexe, multiforme. Par un exposé clair et concis, cet ouvrage permet aux praticiens du droit de la sécurité sociale de cerner rapidement les pourtours précis de cette notion pour une politique salariale efficiente.

> Droit social
206 p. • 60,00 € • Édition 2020

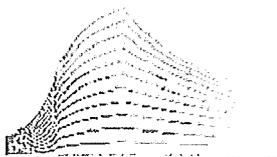


strada lex
Ouvrages disponibles en version électronique sur
www.stradalex.com



LARCIER
www.larcier.com

orders@larcier.com
Lefebvre Sarrut Belgium SA
Boulevard Baudouin 1^{er}, 25 - B-1348 Louvain-la-Neuve
Tél. 0800/39 067 - Fax 0800/39 068



COPIE NON SIGNÉE - art 792 C.J.
Exemption du droit d'expédition art 280,
2° du code des droits d'enregistrement

expédition

Numéro de répertoire 000311
Date du prononcé 16 JAN, 2019
Numéro de rôle A/18/02920

Délivrée à	Délivrée à	Délivrée à
le €	le €	le €



ne pas présenter à l'inspecteur

Tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles

présenté le
ne pas enregistrer

Jugement

Chambre des actions en cessation

En cause de :

1. La Fédération Belge des Taxis, en abrégé FeBeT, Union professionnelle, immatriculée à la BCE sous le numéro 0550.653.063, dont le siège social est situé à 1080 Bruxelles, avenue Jean Dubrucq 204 ;

2. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];



3. La SCRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

4. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

5. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

6. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

7. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

8. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

9. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

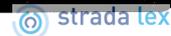
10. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

11. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

12. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

13. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

14. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]



15. La SA T.M.T. [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]

16. La SCS T [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]

17. La SA [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]

18. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

19. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0 [REDACTED]

20. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

21. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED];

22. La SCS [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]

23. La SA [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le n° [REDACTED]

24. La SPRL [REDACTED] inscrite à la BCE sous le n° [REDACTED]
[REDACTED]

Demanderesses,

Ayant pour avocats Maître [REDACTED] et Maître [REDACTED],
[REDACTED]

Plaidants : Maître [REDACTED] et Maître [REDACTED]



Contre:

1. La société de droit néerlandais UBER BV, dont le siège social est situé aux Pays-Bas, à 1097 DP Amsterdam, Mr. Treublaan, 7,

Première défenderesse,

Ayant pour avocats Maître [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Plaidant : Maître [REDACTED]

2. La SCS [REDACTED], inscrite à la BCE sous le n° [REDACTED]
[REDACTED],

Deuxième défenderesse,

Ayant pour avocat Maître [REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]

Plaidant : [REDACTED]

3. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]
[REDACTED]

4. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]
[REDACTED],

5. Monsieur [REDACTED], spécialiste de l'informatique, [REDACTED]
[REDACTED]

1. [REDACTED]
[REDACTED]

6. Monsieur [REDACTED], conducteur de voitures à moteur, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

7. Monsieur [REDACTED], conducteur de voitures à moteur, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

8. La SPRL [REDACTED], inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]
[REDACTED],

9. La SPRL [REDACTED] inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro [REDACTED]
[REDACTED],

10. Monsieur [REDACTED], conducteur de voitures à moteur, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Troisième à dixième parties défenderesses,

Ayant pour avocat Maître [REDACTED], a [REDACTED]

Plaidant : [REDACTED]

Vu les dispositions de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire,

Vu la citation du 1er juin 2018,

Vu les conclusions et les pièces déposées par les parties,

Entendu les conseils des parties en leurs plaidoiries aux audiences publiques des 24 octobre, 31 octobre, 7 novembre et 14 novembre 2018, la cause ayant été prise en délibéré à l'issue de cette audience;

1. OBJET DE LA DEMANDE

Les demanderesse demandent au président du tribunal siégeant en matière d'actions en cessation de :

- Dire pour droit que les parties défenderesses violent les articles 3 et suivants ainsi que les articles 16 et suivants de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

- Dire pour droit qu'en n'assujettissant pas les chauffeurs ayant recours à UberX à la sécurité sociale des travailleurs salariés conformément à la loi du 27 juin 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs salariés, UBER B.V. viole ladite législation;

- Dire pour droit que les parties défenderesses commettent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché dans le cadre des services fournis sous l'enseigne UBER, tant en leurs qualité de dispensateur du service que celle de chauffeur :

- en exploitant des licences de Location de Voiture avec Chauffeur (« LVC ») en contravention avec les dispositions l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur;
- en méconnaissant la législation sociale applicable aux entreprises actives dans le secteur du transport de personnes, en n'assujettissant pas les chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés et en ne leur offrant pas de contrats de travail et les avantages et protections en résultant, alors que les activités de ceux-ci s'inscrivent manifestement dans une relation de travail salariée;

- Ordonner à UBER BV de cesser de proposer des courses sous l'enseigne UBER au moyen de licences LVC (et ce quelle que soit la forme du service proposé UBER X, UBER BLACK, UBERVAN,...) visées aux articles 16 à 27 l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et de ses arrêtés d'exécution, sous peine d'astreinte de 1.000.000 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir;

- Ordonner aux défenderesses de cesser la poursuite de toute activité de taxis ou de location de voiture avec chauffeur contraire à l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et à ses arrêtés d'exécution, sous peine d'astreinte de 1.000.000 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir;

- Ordonner la publication, aux frais des défendeurs, du jugement à intervenir dans les journaux Le Soir, La Libre Belgique, La Dernière Heure, Het Laatste Nieuws et De Standaard, tant dans leur édition papier que sur leur site web, ainsi que sur Facebook et Twitter;

- Ordonner la publication de la décision à intervenir sur le site web d'UBER et sur l'application même, ainsi que le message suivant : « *Le Tribunal de commerce francophone de Bruxelles chambre des actions en cessation, a condamné UBER BELGIUM, UBER BV, conformément à un jugement en date du ... en raison de pratiques commerciales trompeuses et en violation des pratiques commerciales loyales, pour avoir incité les personnes qui prennent connaissance des différents moyens de publicité gérés par UBER BV et les chauffeurs d'UBER, à participer comme conducteur ou passager au service de transport appelé UBER X, UBER BLACK, UBER VAN, en donnant l'impression que le service est légal et autorisé bien que ce ne soit pas le cas, étant entendu que ces pratiques exposent les utilisateurs à des poursuites pénales* »;

- Condamner les défenderesses aux entiers frais et des dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure au taux de base applicable aux litiges non évaluables en argent, soit la somme de 1.440,00 €;

- Condamner les défenderesses au paiement de la somme de 4.477,53 € au titre de remboursement des frais de l'huissier [REDACTED] à majorer des intérêts compensatoires au taux légal à dater du 06.06.2018 et des intérêts judiciaires ensuite;

- Déclarer le jugement à intervenir exécutoire par provision, nonobstant tout recours et sans possibilité de cantonnement.

2. CONTEXTE DU LITIGE

1. les parties demandereses exploitent des services de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale;

2. La première défenderesse, ci-après UBER ou UBER B.V., déclare faire partie d'un groupe qui développe et met à disposition, par le biais d'une plate-forme technologique, des applications et des services destinés à améliorer la mobilité, essentiellement dans les centres urbains;

3. Les autres parties défenderesses exercent la profession d'exploitant de services de location de voiture avec chauffeur; certaines ont leur siège social ou domicile dans la Région de Bruxelles-Capitale, d'autres en Région wallonne; ces défenderesses démontrent qu'elles disposent toutes d'une licence « LVC », c'est à

dire de « Location de Voiture avec Chauffeur », délivrée soit par la Région de Bruxelles-Capitale, soit par la Région wallonne;

Ces parties défenderesses ont été présentées à l'audience:

- La SCS [REDACTED] a déclaré avoir été fondée en 2016 et compter plusieurs ouvriers sous contrats de travail à durée indéterminée; elle a déclaré employer notamment un chômeur à raison d'un jour et demi par semaine, ce qui permet à ce travailleur d'obtenir un complément de revenus à son indemnité de chômage;
- la SPRL [REDACTED] a été fondée en 2002; elle a déclaré exercer depuis plusieurs années le service de LVC, et ce non exclusivement via UberX; elle exploite d'autre part également un commerce;
- La SPRL [REDACTED] a pour activité principale la vente de véhicules d'occasion; à titre complémentaire, elle exerce également l'activité de LVC;
- Monsieur [REDACTED] a une formation d'informaticien et a déclaré être actif professionnellement en cette qualité à titre d'employé à temps plein; il a déclaré exercer également l'activité de LVC;
- Monsieur [REDACTED] a déclaré être chauffeur à la STIB à temps plein et avoir un statut d'indépendant à titre complémentaire au travers duquel il exerce l'activité de LVC;
- Monsieur [REDACTED] a déclaré être chauffeur de bus scolaire à temps plein et avoir un statut d'indépendant à titre complémentaire au travers duquel il exerce l'activité de LVC;
- La SPRL [REDACTED] a déclaré avoir été créée en 2016 et être spécialisée en LVC; elle emploie deux chauffeurs;
- La SPRL [REDACTED] a déclaré exercer l'activité de LVC au travers de six licences octroyées par la Région wallonne; elle dispose de six véhicules et, outre son activité via la plate-forme UberX, elle fournit également des services de LVC à des hôtels notamment;
- Monsieur [REDACTED] a déclaré être ouvrier à temps plein dans le bâtiment et avoir, durant un temps, pris un statut d'indépendant à titre complémentaire pour exploiter une licence LVC; il a déclaré avoir renoncé à son statut d'indépendant à titre complémentaire depuis le 1er juillet 2018;

Ces parties défenderesses sont toutes propriétaires des véhicules avec lesquels elle fournissent le service LVC;

4. Les demanderesses estiment subir actuellement une concurrence déloyale de la part de UBER et des autres parties défenderesses; elles leur reprochent, d'une part,

de ne pas respecter la réglementation en vigueur en Région bruxelloise relative au transport rémunéré de personnes, et, d'autre part, de violer la législation sociale et notamment la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale des travailleurs; Elles demandent en conséquence la cessation de pratiques qu'elles estiment contraires aux usages honnêtes du marché; à l'appui de leur demande, elles produisent six constats d'huissier relatant tous des courses effectuées au moyen de l'application UberX;

5. Il n'est pas inutile de rappeler ou préciser le fonctionnement du « système UBER » tel qu'il existe actuellement; il s'agit du service « UberX », service consistant en une application disponible sur internet qui met en relation des entreprises ou des personnes physiques disposant d'une licence de location de voiture avec chauffeur (appelées ci-après « entreprise(s) LVC »), et des personnes souhaitant se faire transporter;

Le fonctionnement et l'utilisation de UberX sont décrits comme suit dans les conclusions de UBER B.V.:

(a) téléchargement et création d'un compte

UberX comprend deux versions différentes: une pour les entreprises LVC et une pour les utilisateurs-passagers; toutes deux sont téléchargeables gratuitement et peuvent être installées sur un même smartphone;

Après le téléchargement de l'application, l'utilisateur-passager doit se créer un compte; il doit notamment indiquer son nom, son numéro de téléphone mobile, son mot de passe et ses données de carte de crédit (ou ses données Paypal); les personnes qui ne disposent pas d'une carte de crédit (ou d'un compte Paypal) ne peuvent pas créer de compte; Le passager-utilisateur doit ensuite accepter les conditions générales d'Uber et devenir membre de la « Platform Rider Association» (« PRA ») pour pouvoir commander des courses par le biais de l'application;

Il n'est pas possible de commander une course par le biais de UberX sans être membre de la PRA; le simple téléchargement de l'application ne suffit donc pas;

Les entreprises LVC souhaitant fournir leurs services par le biais de l'application, doivent également créer un compte, et doivent faire parvenir à Uber les documents suivants :

- Documents relatifs à l'entreprise LVC :
 - Un certificat d'enregistrement à la Banque carrefour des entreprises et à la TVA ;
 - Une licence LVC.
- Documents relatifs au(x) véhicule(s) :
 - Certificat d'immatriculation ;
 - Assurance pour le transport rémunéré de personnes ;

- Contrôle technique ;
 - Trois photos du véhicule : avant, profil et intérieur (banquette arrière).
- Documents du ou des chauffeurs conduisant le ou les véhicules :
- Une pièce d'identité permettant d'attester que le ou les chauffeurs qui conduisent les véhicules ont minimum 21 ans ;
 - Un permis de conduire datant d'au moins 3 ans avec un certificat médical d'aptitude à la conduite;
 - Un extrait de casier judiciaire.

Enfin, le ou les chauffeurs de l'entreprise LVC suivent une séance de formation, où sont notamment expliquées les modalités de fonctionnement de l'application, la facturation, le paiement, etc.

Après l'accomplissement de ces différentes formalités, l'entreprise LVC et son ou ses chauffeurs peuvent utiliser, entre autres, le service UberX pour exercer leurs activités;

(b) La demande de course

Dès que l'utilisateur-passager est devenu membre de la PRA, il peut commander une course, en déterminant son point de départ et son point d'arrivée;

L'application permet ensuite à l'utilisateur-passager de localiser, grâce à la fonction GPS de son téléphone, les véhicules disponibles les plus proches; l'utilisateur-passager est alors mis en relation avec une entreprise LVC; avant de confirmer sa demande, l'utilisateur-passager est informé de l'heure d'arrivée estimée et du prix approximatif de la course (ex. : 11-13 EUR);

Après avoir confirmé sa commande, l'utilisateur-passager peut suivre sur l'écran de son téléphone la progression du véhicule réservé; l'identité du chauffeur, le modèle du véhicule et sa plaque d'immatriculation lui sont explicitement indiqués;

Après avoir confirmé la demande de course, l'utilisateur-passager peut encore l'annuler en cliquant sur "annuler la course", moyennant le paiement d'un montant de 5 € ; il peut donc toujours renoncer à sa commande, même si une entreprise LVC a déjà marqué son accord sur la commande et même si elle est déjà en route pour venir le chercher;

(c) Après la course

Après la course, le chauffeur de l'entreprise LVC doit noter l'utilisateur-passager (avec un maximum de cinq étoiles); l'utilisateur-passager peut, mais n'est pas obligé, de noter le conducteur (également avec un maximum de cinq étoiles); Uber n'intervient en aucune manière dans le processus de notation; dans certains cas, les chauffeurs des entreprises LVC ainsi que les utilisateurs-passagers peuvent se voir

exclus de l'utilisation d'UberX, notamment sur la base des notes et commentaires émis à leur égard;

Le paiement de la course intervient par carte de crédit ou via Paypal, dont chaque utilisateur-passager doit disposer et qu'il indique lorsqu'il crée son compte;

A cet égard, Uber encaisse, au nom et pour le compte de l'entreprise LVC, le paiement dû par l'utilisateur-passager pour la course; le paiement intervenu est assimilé à un paiement fait à l'entreprise LVC; Uber reverse sur base régulière les montants dus aux entreprises LVC tout en retenant un certain pourcentage du prix de la course à titre de rémunération de l'utilisation d'UberX ;

Le système de paiement automatique par carte de crédit ou Paypal rend impossible toute forme de travail non déclaré;

6. Il découle de cet exposé que le système UberX met en présence plusieurs relations contractuelles concomitantes:

- un contrat de prestation de services entre UBER et une entreprise LVC; Cette entreprise est soit une personne physique (un indépendant), enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, qui est donc le chauffeur et le titulaire de la licence LVC, soit une personne morale, enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, qui emploie un ou plusieurs chauffeurs; dans ce cas, c'est la personne morale qui est le titulaire de la ou des licences LVC;

Quelle que soit la configuration, Uber n'est pas propriétaire des véhicules mis à disposition et n'intervient pas dans leur financement; les entreprises LVC sont toujours propriétaires des véhicules avec lesquels les chauffeurs effectuent les courses; il arrive que certaines entreprises LVC prennent en leasing les véhicules qu'elles utilisent mais Uber n'est jamais partie aux contrats de leasing;

- un contrat « Annexe de chauffeur au contrat de prestation de service » entre UBER et le chauffeur affecté par l'entreprise LVC à la conduite du véhicule; Chaque chauffeur individuel signe ce contrat;

- un contrat de location de voiture avec chauffeur entre l'entreprise LVC et la PRA; C'est dans le cadre de ce contrat que des courses sont commandées par les membres de la PRA au moyen de l'application décrite ci-dessus;

- une inscription par l'utilisateur-passager en tant que membre de la PRA et l'acceptation par cet utilisateur des conditions générales de la PRA; cette inscription et cette acceptation doivent intervenir avant la première demande de course;

3. DISCUSSION

3.1. Quant au premier moyen des demanderesse : La violation de la réglementation régionale bruxelloise en matière de transport de personnes

3.1.A. Le cadre légal

7. Les règles applicables au transport de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale sont contenues dans l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et ses arrêtés d'application (dont l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 relatif à la fixation de tarifs applicables aux services de taxis, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008 fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur);

Ces législations et réglementations sont d'ordre public; elles obligent quiconque entend exploiter un service de taxi ou de location de voiture avec chauffeur à solliciter et à obtenir une autorisation préalable qui est délivrée par le Service des taxis de la Région de Bruxelles-Capitale;

Selon l'article 2 de l'ordonnance du 27 avril 1995, « Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° services de taxis :

ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après :

a) le véhicule, de type voiture, voiture mixte ou minibus, (...) est, d'après son type de construction et son équipement, apte à transporter au maximum neuf personnes - le chauffeur compris - et est destiné à cet effet;

b) le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique (...), soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique;

c) la mise à la disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places lorsque le véhicule est utilisé comme taxi, ou sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même lorsque le véhicule est utilisé comme taxi collectif avec l'autorisation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

d) la destination est fixée par le client ;

2° services de location de voitures avec chauffeur :

tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance »;

En vertu de l'article 3 de l'ordonnance, « *Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.* »

8. Une autorisation de taxi peut être utilisée pour plusieurs véhicules, mais le nombre total de véhicules couverts par des autorisations est limité par le Gouvernement, notamment en fonction des besoins du public; actuellement, ce nombre est fixé à 1300 véhicules autorisés à exploiter un service de taxis sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Pour obtenir l'autorisation préalable, le candidat exploitant doit satisfaire aux critères qui sont fixés par la réglementation actuellement en vigueur sur le territoire de la Région; une redevance de 575 € par an et par véhicule est due par l'exploitant; les véhicules affectés à de tels services doivent répondre à un certain nombre de normes de sécurité et de critères fonctionnels; les conducteurs de taxis doivent également présenter des garanties morales et physiques, ces dernières étant établies par un examen médical;

En contrepartie de ce système d'autorisation et de paiement d'une taxe, les exploitants de services de taxis se voient octroyer certains privilèges; ils peuvent ainsi:

- Stationner sur des emplacements réservés sur la voie publique,
- Pratiquer le « maraudage », c'est à dire charger des clients sur la voie publique sans réservation préalable,
- Utiliser les voies prioritaires réservées aux bus et trams;

S'agissant d'un service public, l'autorité régionale a également réglementé les prix applicables aux courses réalisées par les taxis ou par les voitures de location avec chauffeur;

9. L'exploitation d'un service de location de voiture avec chauffeur se différencie des services de taxis par ses conditions d'exploitation qui imposent :

- la conclusion d'un contrat écrit de location de minimum trois heures et 90 euros préalablement à la mise à disposition du véhicule à une personne physique ou morale,
- l'interdiction que le véhicule stationne ou circule sur la voie publique s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable,
- s'agissant des véhicules sous licence bruxelloise, l'exigence de véhicules de luxe ou de grand luxe, ce qui n'est pas une exigence imposée aux taxis;

La réglementation wallonne définit également la notion de service LVC par opposition à celle de service de taxis; selon l'article 1er, 2° du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures

avec chauffeur, « *Les services de location de voitures avec chauffeur : les services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont ni des services de taxis ni des services de taxis collectifs, et qui sont assurés au moyen de véhicules qui, (...), sont aptes à transporter au maximum neuf personnes (...) et qui répondent à l'une des conditions suivantes : la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations.* »;

Pour le surplus, les conditions d'exploitation des services LVC imposées par ce décret sont similaires à celles prévues par l'ordonnance bruxelloise, sous réserve des conditions liées au type de véhicule qui ne doit pas être luxueux et aux prix des prestations de location qui sont librement déterminables par les parties au contrat de location;

3.1.B. Application de ce cadre légal au système UBER X

Quant à UBER B.V.

10. La première défenderesse, UBER B.V., fait valoir qu'elle ne serait pas soumise à la réglementation en matière de taxis/LVC, dès lors que le service qu'elle fournit, le service UberX, serait un service de la société de l'information;

Elle invoque à cet égard la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt « Elite », rendu en grande chambre le 20 décembre 2017, sur question préjudicielle (CJUE, 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi c Uber Systems Spain SL, C-434/15);

Dans cet arrêt, la Cour a reformulé comme suit les deux premières questions qui lui étaient soumises : « (...) *la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, et, partant, exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31, ou, au contraire, si ce service relève de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 ainsi que de la directive 2000/31 » ;*

La Cour y a répondu de la façon suivante : « (...) *A cet égard, il convient de relever qu'un service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain constitue, en principe, un service distinct du service de*

transport qui consiste en l'acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule. Il convient d'ajouter que chacun de ces services, pris isolément, est susceptible d'être rattaché à différentes directives ou dispositions du traité FUE relatives à la libre prestation de services, ainsi que l'envisage la juridiction de renvoi » (point 34 de l'arrêt);

Elle ajoute toutefois : « (...) Il convient toutefois de relever qu'un service tel que celui en cause au principal ne se résume pas à un service d'intermédiation consistant à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain. En effet, dans une situation, telle que celle visée par la juridiction de renvoi, où le transport des passagers est assuré par des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, le fournisseur de ce service d'intermédiation crée en même temps une offre de services de transport urbain, qu'il rend accessible notamment par des outils informatiques, tels que l'application en cause au principal, et dont il organise le fonctionnement général en faveur des personnes désireuses de recourir à cette offre aux fins d'un déplacement urbain » (points 37 et 38);

Et également : « À cet égard, il ressort des informations dont la Cour dispose que le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs. De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion. » (point 39);

Elle poursuit : « (...) Ce service d'intermédiation doit donc être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, mais de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123. Une telle qualification est d'ailleurs confortée par la jurisprudence de la Cour selon laquelle la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport pris en tant que tels, mais également tout service intrinsèquement lié à un acte physique de déplacement de personnes ou de marchandises d'un endroit à un autre grâce à un moyen de transport » (points 40 et 41);

Et encore : « (...) Un tel service, en ce qu'il relève de la qualification de « service dans le domaine des transports », ne se trouve pas davantage soumis à la directive 2006/123, étant donné que ce type de services figure, aux termes de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de cette directive, parmi les services expressément exclus du champ d'application de ladite directive. Par ailleurs, le service d'intermédiation en cause au principal répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », il relève non pas de l'article 56 TFUE, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports » (points 43 et 44) ;

La Cour décide dès lors : « L'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur, et l'article 1^{er}, point 2, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, telle que modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil, du 8 juin 2000, relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant, dès lors, de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE. Un tel service doit, partant, être exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31. »;

UBER B.V. soutient que selon cette jurisprudence, confirmée par un deuxième arrêt de la CJUE, également en cause de Uber, rendu le 10 avril 2018 (CJUE (grande chambre), 10 avril 2018, Uber France SAS, C-320/16), la condition *sine qua non* pour qu'un service de la société de l'information soit qualifié de service dans le domaine des transports serait que le service en cause contribue à créer une offre de transport urbain qui n'existait pas précédemment; UBER en déduit que l'existence propre ou non du service de transport par rapport à l'intermédiation constituerait la clé de voûte du raisonnement de la Cour; elle en conclut que si le chauffeur peut fournir le service de transport sans l'application pour téléphone intelligent, alors le service d'intermédiation continue de répondre aux critères pour

être qualifié de service de la société de l'information et n'entre pas dans le champ des services dans le domaine des transports;

UBER B.V. pointe qu'en l'espèce, cette condition *sine qua non* ferait défaut, dès lors que la situation des chauffeurs non professionnels actifs dans le système de UBER POP n'est pas la même que celle des chauffeurs professionnels de UberX; elle souligne à cet égard que les chauffeurs professionnels qui utilisent la plateforme UberX peuvent également fournir des services de transport pour leur propre compte, ou, le cas échéant, via d'autres plateformes d'intermédiation que UberX; elle en déduit que « *UberX, qui met en relation chauffeurs professionnels et usagers n'est ni « indispensable » ni « naturellement lié ni encore « essentiel » au service de transport car les chauffeurs professionnels peuvent offrir leur service de transport indépendamment d'UberX, soit à leur propre compte, soit via des applications d'intermédiation similaires à celles d'Uber, soit par réservation téléphonique.* » (concl. Uber, p. 23);

UBER B.V. en conclut qu'il serait démontré que son service UberX constitue un service de la société de l'information et ne constitue pas un service dans le domaine des transports, et encore moins un service de transport;

Le juge des cessations ne partage pas cette analyse; certes, eu égard à leur qualité de chauffeurs professionnels détenteurs d'une licence LVC, les chauffeurs utilisant la plate-forme UberX peuvent également fournir leur service de transport via d'autres intermédiaires, ou sans intermédiaire; il reste toutefois que la Cour, en son attendu 39 de l'arrêt Elite précité, précise les critères qui permettent de décider qu'un service va au-delà de la simple intermédiation dans la société de l'information; ces critères ne se réduisent pas, comme le plaide UBER B.V., uniquement au fait que le service de transport peut être rendu indépendamment du recours à la plate-forme d'intermédiation; la Cour relève en effet deux autres critères, à savoir le fait que sans l'application, le service ne pourrait être reçu (« (...) *une application sans laquelle, (...) d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs.* »), et le fait que la société fournissant le service d'intermédiation exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation (« (...) *De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion.* »);

La doctrine commentant cette jurisprudence européenne écrit : « (...) *Les deux arrêts successifs ont le mérite de poser les critères qui permettent de déduire qu'un service va au-delà de la simple intermédiation (...). Ces critères sont, d'une part, le fait que sans l'application, le service n'aurait pas pu être fourni ni reçu et, d'autre part, le fait que la société mettant en œuvre le service exerce une influence*

décisive sur les conditions de la prestation. Or, d'autres services proposés par Uber pourraient également correspondre à ces critères, tel qu'UberX par exemple. » (Marie Forgeois, observations sous CJUE, 10 avril 2018, JT 2018, p. 485);

11. Il se déduit de ce qui précède qu'il ne peut être soutenu que le service UberX est un service de la société de l'information; en application des principes consacrés par la Cour de justice de l'Union européenne, il convient de considérer que le service UberX fait partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de «service de la société de l'information», mais de «service dans le domaine des transports» (cf. point 40 de l'arrêt Elite);

Cela étant, il convient immédiatement de préciser que UBER B.V. ne fournit pas de service de transport; elle n'est propriétaire d'aucun véhicule; elle ne détient ni licence de taxi, ni licence de LVC; parmi les constats que les défenderesses ont fait réaliser et qui sont à la base de la présente instance, aucun des véhicules en cause n'était exploité par la société UBER B.V.;

L'activité de UBER B.V. consiste en l'exploitation de la plate-forme d'intermédiation UberX; ce service dans le domaine des transports ne peut être confondu avec un service de transport proprement dit;

Le service d'intermédiation dans le domaine des transports fourni par UBER B.V. ne relève pas du champ d'application de la réglementation bruxelloise relative au transport de personnes; pour rappel, ce champ d'application est défini comme suit:

« Art. 2: Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° services de taxis :

ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après : (...)

2° services de location de voitures avec chauffeur :

tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance »;

Bien qu'offrant un service dans le domaine des transports consistant en une intermédiation entre un utilisateur-passager et un chauffeur, UBER B.V. n'« assure » elle-même aucun « transport rémunéré de personnes » au sens de l'ordonnance précitée; le service offert par UBER B.V. n'est donc pas, en tant que tel, réglementé par ce texte légal et cette société ne doit pas, pour exercer son activité, disposer d'une licence de taxi ou LVC pouvant être octroyée par les autorités régionales en application de cette ordonnance ;

En conséquence, c'est à tort que les demanderesse soutiennent que « *UBER doit donc être qualifiée d'entreprise de transport de personnes qui œuvre directement sur le marché du transport de personnes* » (pt 24 des conclusions des demanderesse);

Quant aux autres parties défenderesses

12. Les demanderesse affirment que les défenderesses tromperaient le public et la Région de Bruxelles-Capitale en exploitant des licences LVC alors qu'elles fourniraient en réalité un service de taxi; selon les demanderesse, le système de contrats mis en place par UBER et ses co-contractants serait « totalement artificiel » et serait « destiné à contourner la législation régionale applicable » aux services de transport de personnes; elles ajoutent que UBER et les autres défenderesses feraient un « usage frauduleux » des licences LVC qu'elles ont obtenues;

Les demanderesse soutiennent que les mobiles déterminants ayant animé les défenderesses dans la conclusion des contrats de prestation de service et de location de voiture avec chauffeur, ainsi que dans la mise au point du système d'affiliation à la PRA seraient totalement illicites, en ce qu'ils tendent à contrevenir aux règles d'ordre public que sont la législation régionale bruxelloise et les règles de concurrence en vigueur en Belgique;

Les demanderesse concluent en conséquence à la nullité absolue de ces contrats;

S'agissant du contrat de prestation de services conclu entre UBER et les entreprises LVC, les demanderesse soutiennent que ce contrat ne servirait qu'à contourner l'interdiction de fournir un service de taxi sans détenir de licence de taxi; elles en veulent pour preuve le fait que ce contrat prévoit en son article 3.1 que, si une entreprise LVC fournit des services de transport via UberX et également en tant que taxi, elle doit se conformer à l'ensemble de la législation en vigueur en la matière; les demanderesse soulignent qu'en vertu de la réglementation bruxelloise, il est interdit de cumuler les licences de taxi et de LVC; elles en déduisent que le système UberX consiste dès lors bien à mettre des véhicules à la disposition du public, ce qui est l'apanage des taxis;

UBER réplique en précisant que son contrat est rédigé de la sorte car il a vocation à s'appliquer à toute la Belgique et que les Régions flamande et wallonne autorisent le cumul entre les deux systèmes, ce qui n'est pas contesté;

Il peut être relevé qu'en toute hypothèse, il ne ressort d'aucune pièce produite qu'une des parties défenderesses en cause en l'espèce cumulerait les deux licences;

Ensuite, et surtout, il ne peut être soutenu que le système UberX consisterait à mettre des véhicules à la disposition du public sur la voie publique, ce qui est la définition d'un service de taxi;

En effet, il est établi et non contesté par les demanderessees qu'il n'est pas possible de héler une voiture UberX en rue; il n'est pas davantage possible de trouver une voiture UberX disponible à un endroit de stationnement sur la voie publique; le contact entre un candidat passager et une voiture utilisant le système UberX ne peut se faire que par le biais de l'application digitale développée par UBER; plus précisément, avant toute commande d'une course, le candidat passager doit s'être inscrit en tant que membre de la PRA; c'est en cette qualité qu'il peut entrer en contact avec des entreprises LVC qui ont, elles, conclu des contrats de location avec la PRA; les voitures des entreprises LVC ne sont donc pas accessibles « au public », mais uniquement aux personnes ayant fait la démarche de s'inscrire auprès de la PRA;

Il ne peut dès lors être soutenu que le système UberX serait un système mettant des véhicules à la disposition du public; il suit de ce constat qu'il ne peut être soutenu que les entreprises LVC utilisant le système UberX fourniraient en réalité un service de taxi;

13. Il découle des observations qui précèdent que c'est également à juste titre que les défenderesses soulignent qu'elles fournissent actuellement avec UberX un service différent de celui du système UberPOP, lequel a été interdit par jugement du tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles du 23 septembre 2015;

En effet, contrairement au système UberPOP, par lequel des chauffeurs ne possédant aucune licence fournissaient des services de transport rémunéré de personnes, les entreprises LVC défenderesses dans la présente cause disposent toutes d'une licence dont la validité en tant que telle n'est pas remise en cause par les demanderessees; munies de ces licences, les défenderesses se sont affiliées au système UberX en concluant avec UBER B.V. le contrat-cadre de prestation de services, et elles ont conclu avec la PRA des contrats de location; de plus, contrairement au système UberPOP, les courses fournies via UberX ne le sont qu'à des membres de la PRA, laquelle a conclu préalablement avec l'entreprise LVC un contrat de location; ainsi, aucune course sous UberX n'est fournie en dehors du cadre d'une location;

14. Il se déduit de ce qui précède que le contrat-cadre conclu entre les entreprises LVC et UBER a son mobile déterminant propre, conforme à la réalité telle que décrite ci-dessus; il s'agit de permettre à l'entreprise LVC qui le conclut d'utiliser l'application digitale créée et exploitée par UBER; aucune simulation ou mobile illicite ne sont démontrés quant à ce contrat;

15. S'agissant de l'affiliation souscrite par les candidats usagers du service de transport auprès de la fondation de droit néerlandais PRA, et des contrats de location conclus entre la PRA et les entreprises LVC, les demanderessees les critiquent également, au motif que la PRA serait une « société écran » et « artificielle »;

Les demanderessees en veulent pour preuve le fait que la PRA serait liée par une multitude de contrats de location avec les entreprises LVC, et également le fait que la PRA n'assume pas les frais de transport et ne paye pas ses chauffeurs cocontractants;

Il convient tout d'abord de constater que les demanderessees n'établissent pas que la PRA ne serait pas valablement constituée ou qu'elle n'existerait pas; il s'agit d'une fondation de droit néerlandais et la légalité de son existence n'est pas critiquée;

Ensuite, les demanderessees ne démontrent pas que le fait que les locations soient payées directement par les utilisateurs non pas à la PRA, mais à UBER, laquelle en reverse une partie aux entreprises LVC, serait contraire à la réglementation applicable;

En effet, celle-ci n'impose que trois conditions à l'exploitation d'un service de location de véhicule avec chauffeur: que le contrat de location soit écrit, qu'il soit conclu pour une durée minimale de trois heures, et que le prix minimal de 90 € soit respecté;

Ces trois conditions sont prévues par les contrats de location conclus entre les défenderesses et la PRA;

Pour le surplus, la réglementation n'interdit pas qu'une même personne morale (en l'espèce la PRA) conclue plusieurs contrats de location de voiture avec chauffeur avec différentes entreprises LVC; en l'espèce, il est démontré par les défenderesses qu'elles disposent toutes d'un contrat de location signé avec la PRA; en particulier, s'agissant des entreprises LVC ayant fait l'objet des constats d'huissier, il est établi qu'au jour du constat, chacune disposait d'un contrat de location, en cours de validité, et dont la conclusion était antérieure au constat;

En conclusion, la simulation prétendue ou le mobile illicite de contournement de la loi ne sont pas démontrés; ainsi que l'écrit UBER, c'est, au contraire, dans le but de respecter la réglementation applicable que le système mettant en présence les différents contrats a été conçu;

Les défenderesses soulignent en outre que leur système contractuel a été validé tant par l'administration bruxelloise de la Mobilité (voyez la lettre du Ministre P. Smet du 20 octobre 2018) que par le tribunal de police néerlandophone de Bruxelles, dans un jugement du 29 mai 2018 (pièce III.12 de UBER B.V.);

Il se déduit de ce qui précède qu'il n'y a pas lieu de prononcer la nullité des contrats-cadres, ni du système d'affiliation à la PRA, ni davantage des contrats de location de voitures avec chauffeurs, pour fraude à la loi ou mobiles illicites;

16. Les demanderesse soutiennent ensuite que les « chauffeurs d'UBER » (lire: les entreprises LVC) ne rempliraient pas les conditions d'exploitation des licences LVC édictées par la législation bruxelloise;

Parmi les parties défenderesses, certaines disposent de licences délivrées par la Région de Bruxelles-Capitale, et d'autres par la Région wallonne; il convient de vérifier le respect de la réglementation bruxelloise en distinguant les défenderesses selon leurs licences respectives;

17. Les défenderesses titulaires d'une licence LVC délivrée par la Région de Bruxelles-capitale sont au nombre de trois : la SPRL [REDACTED], la SPRL [REDACTED], et M. [REDACTED];

18. - Quant à l'exigence d'un véhicule de luxe édictée par les articles 85 et suivants de l'arrêté bruxellois relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

Les demanderesse soutiennent que le véhicule de la SPRL [REDACTED] ne répondait pas à cette exigence car il présentait des griffes sur le côté droit; elles se réfèrent au constat d'huissier établi le 27 février 2018, et dans lequel l'huissier instrumentant écrit « *J'ai remarqué que le véhicule portait des griffes sur le côté droit.* »; la défenderesse [REDACTED] soutient que cette affirmation ne serait pas établie, n'étant étayée d'aucune photo; il convient toutefois de relever que l'huissier de justice étant un officier assermenté, il doit être cru sur parole; cela étant, il reste qu'il est difficile de se faire une opinion sur l'apparence générale du véhicule litigieux lorsqu'il est question de « griffes » sans aucune autre précision;

Les demanderesse plaident qu'une photo de l'intérieur du véhicule est jointe au constat, mais cette photo ne permet pas de décider que le véhicule ne répondrait pas aux conditions de bon état prévues à l'article 88 §1er dudit arrêté;

19. - Quant à l'inscription de la location dans un registre tenu au siège de l'exploitation;

Les demanderesse prétendent qu'aucune location de véhicule ayant fait l'objet des constats d'huissier produits en l'espèce n'aurait été inscrite sur un registre, comme l'exige l'article 17, § 1er, 3° de l'ordonnance précitée;

Les défenderesses répliquent que l'article 17 prévoit que le registre peut être organisé sous forme informatisée, et que chaque entreprise LVC utilisant UberX détient bien un registre électronique reprenant chacune des courses effectuées; les demanderesse paraissent admettre cette réalité puisqu'elles écrivent que « *la prise de location du véhicule a été réalisée uniquement au travers de la plateforme informatisée UBER* »; ce registre électronique est légalement suffisant;

20. - Quant à l'exigence d'un contrat écrit;

Les demanderesses reprochent aux entreprises LVC de n'avoir pas présenté au passager de contrat écrit lors des transports ayant fait l'objet des constats, ce qui constituerait, selon elles, une violation de l'article 17, 4° de l'ordonnance;

L'article 17, 4° n'impose pas au chauffeur d'une entreprise LVC de présenter au passager un contrat écrit; il prévoit seulement que *« le véhicule ne peut être mis qu'au service d'une personne physique ou morale déterminée en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement, dont un exemplaire se trouve au siège d'exploitation et une copie à bord du véhicule lorsque la signature du contrat précède la prise en charge des passagers ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas.(...) »*;

Les demanderesses soutiennent qu'il ne serait *« guère contestable qu'aucun contrat n'a été conclu entre les chauffeurs d'UBER et leurs clients, avant les courses »*, et qu'il serait *« manifeste qu'aucun des chauffeurs d'UBER ne circule avec une copie des fameux contrats-cadres conclus avec la PRA »*;

Elles entendent fournir la preuve de ces affirmations en se référant aux différents constats d'huissier produits; toutefois, il doit être relevé qu'à aucun moment, un huissier de justice n'a demandé à un chauffeur s'il disposait de la copie du contrat de location; les seules questions posées aux chauffeurs émanaient des passagers, lesquels se sont contentés de demander au chauffeur s'ils allaient recevoir un contrat ou une facture; il ne peut être déduit des réponses à cette question que le chauffeur se serait prononcé sur la présence ou non à bord de son véhicule du contrat de location conclu avec la PRA;

Du reste, il ressort du dossier des défenderesses que les trois entreprises LVC bruxelloises précitées disposaient bien toutes les trois, au jour des constats, de contrats de location conclus avec la PRA, signés antérieurement à la date des constats et encore en vigueur au jour de ceux-ci;

Enfin, il doit être relevé que, dès lors que les entreprises défenderesses disposaient toutes de contrats de location préalables aux courses ayant fait l'objet des constats, elles n'avaient nul besoin de conclure un contrat de location directement avec les passagers; il n'est, en conséquence, pas étonnant que les chauffeurs aient déclaré aux passagers qu'ils n'allaient pas recevoir de contrat;

21. - Quant à la durée des courses;

Les demanderesses invoquent le fait que la plate-forme Uber permet d'effectuer des trajets de très courte durée, alors que la législation bruxelloise impose que le contrat de location de voiture avec chauffeur soit conclu pour une durée minimale de trois heures;

Les défenderesses répliquent que la législation bruxelloise n'exige pas que les trois heures soient fournies de manière consécutive, pour le même transport; elles font valoir que les contrats de location conclus entre la PRA et les entreprises LVC respectent le prescrit légal, dès lors qu'ils sont conclus pour une durée d'au moins un an;

S'agissant de la durée des courses, il ne peut être soutenu que le système de location de voiture avec chauffeur exige que les trois heures de transport soient fournies consécutivement; aucune disposition légale ou réglementaire ne le précise;



En outre, il ressort de la pratique que de nombreux contrats de location de voiture avec chauffeur sont conclus et prestés sans que les prestations de transport ne durent chacune trois heures; ainsi, lorsqu'un hôtel conclut un contrat de location de voiture avec chauffeur et qu'il met ce service à la disposition des clients de l'hôtel, il n'est jamais exigé que lesdits clients soient transportés durant au moins trois heures consécutives; en revanche, il faut que l'entreprise de LVC fournisse à l'hôtel des prestations de transport pour au moins trois heures au total;

Cette lecture de l'ordonnance bruxelloise a été confirmée par le Ministre en charge de la mobilité lors d'une séance de la Commission de l'Infrastructure chargée des travaux public et de la mobilité du parlement bruxellois du 22 février 2016;

22. - Quant au fait que les véhicules des entreprises LVC circuleraient librement sur la voie publique;

Les demanderesses invoquent l'article 17,5° de l'ordonnance précitée, selon lequel *« Le véhicule ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public, s'il n'a fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise »*;

Elles relèvent que, lors des constats, les véhicules ayant fait l'objet des commandes de courses circulaient déjà sur la voie publique sans la moindre location préalable;

Cette affirmation n'est pas correcte; les trois défenderesses bruxelloises démontrent qu'au jour des constats, elles étaient toutes les trois sous les liens d'un contrat de location conclu préalablement avec la PRA; elles avaient donc bien fait l'objet d'une location préalable et pouvaient dès lors circuler sur la voie publique pour y charger les utilisateurs ayant commandé une course via l'application UberX;

Il n'est pas davantage correct de soutenir que les véhicules des entreprises LVC circuleraient librement et seraient, tels des taxis, à la disposition du public; cette affirmation n'est démontrée par aucun des constats produits; les demanderesses ne démontrent pas qu'un des candidats passagers aurait hélé en rue un véhicule exploité par une des défenderesses, ou serait monté à son bord à un point de stationnement sans autre forme de procès, comme il est possible de le faire avec

un taxi; au contraire, chaque constat indique que le candidat passager s'est connecté à l'application UberX au moyen de son smartphone et est entré en contact avec une entreprise LVC par ce biais-là (ce qui, on l'a vu, n'est possible que pour autant que le candidat passager se soit auparavant affilié à la PRA);

Il ne peut dès lors être reproché aux véhicules des défenderesses d'avoir circulé librement sur la voie publique;

23. - Quant au fait que les défenderesses offriraient la location de  un véhicule;

Les demanderesses soutiennent que des « chauffeurs Uber » proposeraient de partager le véhicule entre plusieurs passagers alors que l'article 17,6° de l'ordonnance précitée l'interdit;

Elles font valoir que le chauffeur d'une entreprise LVC dénommée «  » aurait proposé un système de partage de course; la société «  » n'est toutefois pas partie à la présente cause; pour le surplus, aucun constat relatif aux trois défenderesses bruxelloises ne démontre que celles-ci auraient offert de partager des courses; ce grief n'est pas établi;

24. - Quant au fait que les chauffeurs des défenderesses étaient munis de téléphones mobiles dans leurs véhicules lors des constats;

Les demanderesses invoquent l'article 17, 9° de l'ordonnance, lequel prévoit que le véhicule circulant dans le cadre d'une licence LVC ne peut être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication; il ne fait aucun doute que cette interdiction ne vise pas les téléphones mobiles, mais bien les appareils incorporés dans le véhicule, tel un système de radio émetteur-récepteur qui ne peut facilement être retiré du véhicule;

Les demanderesses insistent toutefois sur le fait que la loi vise tout type d'appareil et que les téléphones mobiles sont également visés;

Il est déraisonnable de prétendre que la réglementation actuelle interdirait la présence d'un téléphone mobile à bord d'un véhicule LVC;

Les demanderesses soutiennent que cette interdiction viserait en réalité à interdire que les chauffeurs LVC ne puissent utiliser des appareils émetteur ou récepteur pour recevoir des commandes de courses à bord de leur véhicule; cette précision n'est toutefois pas inscrite dans la loi;

Dès lors que, comme on l'a vu, les trois entreprises LVC bruxelloises en cause en l'espèce bénéficiaient de contrats de location en cours de validité, elles pouvaient être contactées et se voir attribuer des courses par tout moyen de communication, dont un téléphone mobile embarqué dans leur véhicule;

25. Il suit de l'analyse qui précède qu'il n'est pas démontré que les trois défenderesses titulaires de licences bruxelloises ne respecteraient pas la réglementation bruxelloise applicable à la location de voiture avec chauffeur;

26. S'agissant des parties défenderesses titulaires de licences wallonnes, elles sont au nombre de six : Messieurs [REDACTED], la SPRI [REDACTED] la SPRI [REDACTED] et la SCS [REDACTED] 

27. Selon les demanderesses, le décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur prévoirait que la licence wallonne ne pourrait servir à exploiter une activité de transport de personnes en dehors du périmètre de la Région wallonne; elles fondent cet argument sur l'article 18 du décret, selon lequel :

« Nul ne peut, sans autorisation préalable du Gouvernement, exploiter un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules, sur le territoire de la Région wallonne.

Le Gouvernement fixe les conditions auxquelles une autorisation délivrée par une autre région est valable sur le territoire de la Région wallonne. »;

Elles en déduisent que ce serait illégalement que les défenderesses titulaires de licences wallonnes effectuent des transports de personnes sur le territoire bruxellois;

Cette déduction est erronée en droit; l'article 18 précité ne règle pas la mesure dans laquelle une licence wallonne peut être considérée comme valable sur le territoire des deux autres Régions;

La validité des licences wallonnes de LVC sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est garantie par le principe de reconnaissance mutuelle;

Il convient de rappeler que la matière des transports est régionalisée en Belgique; parallèlement à ce partage des compétences, l'article 6, §1, VI, al. 3 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988, impose aux Régions de respecter le principe d'union économique et d'unité monétaire, en ces termes : *« En matière économique, les Régions exercent leurs compétences dans le respect des principes de la libre circulation des personnes, biens, services et capitaux et de la liberté de commerce et d'industrie, ainsi que dans le respect du cadre normatif général de l'union économique et de l'unité monétaire, tel qu'il est établi par ou en vertu de la loi, et par ou en vertu des traités internationaux. »*; il convient également de rappeler l'existence, en droit économique belge, du principe de reconnaissance mutuelle, lequel découle du principe d'unité économique;

Par un arrêt du 29 avril 2010, rendu dans une affaire de service LVC, la Cour constitutionnelle a jugé que « [s]elon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'Etat, sauf pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime.

La volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres opérateurs économiques, au seul motif que ceux-ci sont établis en Région wallonne ou en Région flamande est, par essence, incompatible avec le principe même de l'union économique et monétaire et ne saurait être considérée comme un objectif légitime. Pour le surplus, il n'apparaît pas que l'obligation de satisfaire aux conditions prévues par le législateur wallon ou flamand ne permettrait pas d'atteindre les objectifs poursuivis par la disposition en cause.» (C. Const., n° 41/2010 du 29 avril 2010, point B.5.3.);

Il découle des principes d'union économique et de reconnaissance mutuelle que les défenderesses qui disposent d'une licence de LVC wallonne sont autorisées à exercer leur activité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, sans avoir à obtenir également une licence bruxelloise, et ce, quel que soit le point de départ des courses fournies;

28. D'autre part, mais en vain, les demanderesses mettent en avant la réglementation en vigueur relativement aux services de taxis pour tenter de limiter le périmètre de validité des licences LVC wallonnes; cette réglementation n'a pas vocation à s'appliquer aux services de LVC;

29. Les demanderesses soutiennent ensuite qu'en toute hypothèse, les entreprises LVC détentrice de licences wallonnes ne respecteraient pas la réglementation applicable en Région wallonne;

Elles relèvent tout d'abord que cinq conditions édictées par l'ordonnance bruxelloise se retrouvent également dans le décret wallon du 18 octobre 2007;

Il s'agit de l'exigence de la tenue d'un registre, de l'exigence d'un contrat écrit, de l'interdiction de circuler sur la voie publique, de l'interdiction de louer les places du véhicule séparément, et de l'interdiction d'avoir à bord du véhicule un appareil émetteur-récepteur;

Les demanderesses se réfèrent aux constats qu'elles produisent et estiment que les violations de ces cinq exigences seraient établies, s'agissant des défenderesses détentrices de licences wallonnes; les constats produits ne contiennent toutefois aucun élément permettant d'établir une violation de ces exigences dans le chef des défenderesses wallonnes; Elles disposent toutes du registre électronique dans

lequel les courses sont enregistrées ; elles établissent toutes les cinq qu'elles disposaient d'un contrat de location écrit et conclu antérieurement au jour du constat, leur permettant de circuler sur la voie publique pour charger l'utilisateur ; aucune d'elles n'a proposé la location de places séparément dans le véhicule, et la présence à bord de leur véhicule d'un téléphone mobile ne peut être critiqué ;

30. Les demanderesses soulignent encore d'autres conditions édictées par la réglementation applicable en Région wallonne;

31. - Quant au confort et à la qualité que la clientèle est en droit d'attendre (article 73 de l'arrêté du 3 juin 2009 portant exécution du décret wallon du 18 octobre 2007);

Les demanderesses se réfèrent à leur pièce 5 et soutiennent que le véhicule Opel Astra de la SPRL [REDACTED] était « accidenté à l'arrière », que « l'état général du véhicule [était] sale » et que « l'appuie-coude au milieu [était] cassé »;

La SPRL [REDACTED] conteste les remarques relatives à l'intérieur du véhicule; aucune photo n'est jointe au constat pour étayer les affirmations de l'huissier, mais celui-ci doit être cru sur parole, étant un officier assermenté; d'autre part, la SPRL [REDACTED] ne paraît pas contester le fait que l'huissier de justice a constaté que son véhicule était accidenté à l'arrière; un véhicule accidenté à l'arrière, sale et dont l'accoudoir du milieu est cassé ne paraît pas répondre à l'exigence de qualité imposée par le décret wallon; le fait de fournir un service de LVC sans respecter la réglementation en vigueur peut être jugé constitutif d'une pratique contraire aux usages honnêtes du marché;

Les demanderesses soutiennent que selon le constat formant leur pièce n°6, le véhicule de la SCS [REDACTED] n'aurait pas non plus présenté les conditions de qualité requises par le décret et son arrêté d'exécution; elles font valoir qu'il aurait été constaté que la Renault Mégane en question « n'était pas en bon état », mais cette affirmation ne ressort d'aucun constat; au sujet de ce véhicule, l'huissier de justice écrit « Selon le client, il y avait un chewing-gum collé sur le dossier arrière du conducteur »; ce chewing-gum ne devait pas être très visible puisqu'il se déduit de cette formulation que l'huissier de justice ne l'a pas vu lui-même; il n'est pas établi que le véhicule de [REDACTED] ne répondait pas aux conditions de bon état requises;

32. - Quant aux conditions édictées par l'article 1er, 2° du décret wallon, selon lequel les services de LVC doivent remplir une des conditions suivantes :

« - la voiture est mise à la disposition du public en vue soit d'une cérémonie, soit d'un déplacement d'une durée minimale de trois heures;
- la voiture est réservée au transport de la clientèle d'un hôtel déterminé;
- la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période de sept jours consécutifs au moins; »

Les demanderesses soulignent que les deux dernières conditions ne s'appliquent pas en l'espèce, et que s'agissant de la première condition, il est établi par les constats que les prestations de transport ont été d'une durée très inférieure à trois heures; il a toutefois été jugé ci-dessus que les contrats de location signés par les défenderesses avec la PRA prévoient que les entreprises LVC effectueront au minimum trois heures de location sur la durée du contrat, et que ces trois heures ne doivent pas être fournies consécutivement;

33. Il suit de ce qui précède qu'il n'est pas démontré que les défenderesses titulaires de licences wallonnes ne respecteraient pas la réglementation wallonne applicable à la location de voiture avec chauffeur, à l'exception de la SPRL [REDACTED], laquelle a circulé avec un véhicule n'offrant pas les conditions de bon état requises par l'article 73 de l'arrêté du 3 juin 2009 portant exécution du décret wallon du 18 octobre 2007;

En conclusion sur le premier moyen, il convient de dire ce moyen non fondé, sauf très partiellement en ce qui concerne la SPRL [REDACTED];

3.2. Quant au second moyen des demanderesses : La violation de la législation sociale par les défenderesses

34. Selon les demanderesses, la relation existant entre les « chauffeurs UBER » et UBER B.V. devrait être qualifiée de contrat de travail salarié;

Elles se réfèrent à la jurisprudence de la Cour de cassation selon laquelle « l'existence d'un contrat de travail implique l'engagement d'exécuter un travail déterminé, dans un lien de subordination moyennant rémunération » (Cass. 12 mars 1979, Pas. I, p. 819);

En l'espèce, l'existence d'un travail et d'une rémunération ne sont pas contestables, sous réserve de ce qui sera dit ci-après au sujet des entreprises LVC qui emploient du personnel;

En revanche, l'existence d'un lien de subordination est contestée par les défenderesses;

35. Tout d'abord, les troisième, quatrième, huitième et neuvième défenderesses, qui sont des personnes morales, contestent qu'un lien de subordination soit envisageable entre elles et UBER BV;

En effet, selon la Cour du travail de Bruxelles, « [l]orsque deux personnes morales ont conclu une convention de collaboration, cette convention exclut en principe que les prestations exécutées en vertu de cette convention soient considérées comme ayant pris place dans le cadre d'un contrat de travail. Aucun

lien de subordination n'est possible entre un employeur et une société, sauf en cas de vice de consentement ou de simulation. » (C.T. Brux., 26 septembre 2008, JTT 2008, p. 468);

En l'espèce, il a été jugé que nulle simulation ne pouvait être constatée s'agissant du contrat de prestation de service liant UBER et les entreprises LVC; un vice de consentement, qui ne pourrait être invoqué que par l'entreprise LVC, n'est pas davantage démontré;

Il peut en outre être relevé que la plupart des entreprises LVC défenderesses, et notamment la deuxième défenderesse, [REDACTED], ont déclaré qu'elles-mêmes avaient conclu des contrats de travail avec des personnes physiques qu'elles ont engagées en tant que chauffeur; dans cette configuration, la personne fournissant le service est le chauffeur, lequel est déjà sous les liens d'un contrat de travail; son employeur est la personne morale défenderesse, et il ne peut être question de substituer un autre employeur à cet employeur existant; en outre, le chauffeur ne perçoit pas sa rémunération de UBER BV, mais de l'entreprise LVC qui l'emploie; le critère de rémunération fait donc également défaut;

Il suit de ce qui précède que le grief relatif à l'existence d'un contrat de travail salarié et à la requalification de la relation entre UBER B.V. et ses co-contractants ne pourrait être examiné que s'agissant des quatre défendeurs personnes physiques;

Cependant, il a été déclaré à l'audience par le conseil des quatre personnes physiques défenderesses que toutes les quatre bénéficiaient de contrats de travail à temps plein, et qu'elles n'avaient le statut de travailleur indépendant qu'à titre complémentaire ;

Étant déjà soumises à l'autorité d'un employeur à temps plein, il ne paraît pas possible de soutenir que ces personnes seraient, par ailleurs, occupées « à bas coût en violation de la législation sociale » par UBER et soumises à l'autorité de cette dernière (p. 50 des conclusions des demanderesses) ;

En outre, aucune de ces personnes ne conteste son statut social ni ne revendique la reconnaissance d'un lien de subordination vis à vis de UBER ; La présente action n'est pas un contentieux de droit social mené par un travailleur demandant aux juridictions du travail de voir reconnaître sa situation de « faux indépendant » ;

Les demanderesses se fondent sur des arguments rencontrés habituellement dans ce type de contentieux de droit social, pour tenter de démontrer en l'espèce l'existence de pratiques contraires aux usages honnêtes du marché; l'invocation de ces droits subjectifs dont elles ne sont pas titulaires conduit à ce que l'action des demanderesses se présente comme purement théorique et ne pouvant déboucher sur une éventuelle requalification des relations contractuelles conclues entre UBER et les quatre parties défenderesses personnes physiques ;

36. Les demanderessees se réfèrent à l'article 333 de la loi programme du 27 décembre 2006 sur les relations de travail, lequel prévoit des critères généraux permettant d'apprécier l'existence ou l'absence d'un lien de subordination, également appelé lien d'autorité;

Ces critères sont:

- la volonté des parties telle qu'exprimée dans leur convention;
- la liberté d'organisation du temps de travail;
- la liberté d'organisation du travail;
- la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique;



Les demanderessees reconnaissent qu'il est manifeste que la volonté des parties exprimée dans le contrat de prestation de service signé entre UBER B.V. et les entreprises LVC était de ne pas conclure de contrat de travail;

Elles estiment qu'en revanche, l'examen des trois autres critères laisserait apparaître une contradiction entre la qualification du contrat donnée par les parties et la mise en œuvre concrète de la convention;

37. - Quant à la liberté d'organisation du temps de travail:

Les demanderessees considèrent que le fait que les chauffeurs peuvent librement décider quand ils se connectent à la plate-forme UberX ne suffit pas à soutenir qu'ils disposeraient de la liberté d'organiser leur temps de travail; elles se réfèrent à un arrêt de la Cour de cassation selon lequel « [l]a circonstance que celui qui exécute le travail dispose de la liberté de donner suite ou non à une offre de travail de son employeur et qu'il peut, le cas échéant, la refuser, n'empêche donc pas que, dès qu'il a accepté le travail, l'employeur dispose de sa main d'œuvre et affecte celle-ci selon les dispositions du contrat. » (Cass. 18 octobre 2010, S.10.0023.N);

UBER réplique qu'il ressort du contrat qu'il appartient uniquement à l'entreprise LVC de décider si, quand et comment elle entend fournir le service, en sorte qu'elle se trouve totalement libre d'organiser son temps de travail;

Il ressort des pièces déposées que cette affirmation de UBER est démontrée;

En effet, les entreprises LVC n'ont aucune obligation de se connecter à l'application UberX; il n'y a aucune obligation de durée minimale de connexion; il n'y a aucun quota minimum d'heures de prestations à fournir (sauf les trois heures légalement requises); il n'y a aucun créneau horaire à respecter; contrairement à d'autres plate-formes, il n'y a pas de « numéris clausus » quant au nombre d'entreprises LVC pouvant se connecter en même temps au système; les entreprises LVC ne doivent pas annoncer à l'avance quand elles comptent fournir leurs services;

Elles sont donc totalement libres d'organiser comme elles l'entendent leur temps de travail;

38. - Quant à la liberté d'organisation du travail:

Les demanderesses pointent le fait que selon la convention de service, UBER déterminerait quelle course serait attribuée à quel chauffeur, et que ceux-ci n'auraient aucune marge de manœuvre pour déterminer l'utilisateur qui sera pris en charge;

Les défenderesses contestent cette affirmation; elles rappellent  que lorsqu'une demande de transport est émise par un utilisateur, l'application UberX géolocalise l'entreprise LVC se trouvant la plus proche de cet utilisateur et lui transmet la demande; l'entreprise contactée peut toutefois décider librement si elle accepte la demande de transport ou la refuse ou encore l'ignore;

En cas de refus ou de silence, l'application géolocalise la prochaine entreprise LVC la plus proche; ce n'est donc pas UBER B.V. qui détermine l'attribution des demandes de transport, mais la situation géographique des différentes entreprises LVC qui se sont préalablement connectées;

Les défenderesses contestent également l'affirmation des demanderesses selon laquelle ce serait UBER B.V. qui fixerait le trajet devant être emprunté par l'entreprise; aucune disposition contractuelle n'impose à l'entreprise LVC de suivre l'itinéraire fourni par la plate-forme UberX; cet itinéraire n'est fourni qu'à titre indicatif; le chauffeur peut choisir son propre itinéraire ou suivre celui proposé par un autre système de navigation ou demandé par l'utilisateur; les demanderesses ne démontrent pas qu'un itinéraire serait imposé par UBER au chauffeur;

Les demanderesses soutiennent d'autre part que UBER imposerait sa politique des prix vis-à-vis de l'utilisateur, sans laisser la moindre autonomie au chauffeur du point de vue du coût de son intervention;

Cette affirmation paraît contredite par l'article 4.1 du contrat de prestation de service; le contrat prévoit un tarif de base, un tarif au kilomètre et un tarif à la minute écoulée dans le véhicule; le contrat précise qu'il s'agit d'un tarif indicatif et que l'entreprise LVC peut négocier d'autres tarifs, à la hausse ou à la baisse;

De plus, les entreprises LVC décident seules si elles choisissent de recourir à du personnel pour exécuter les prestations; elles utilisent leurs propres véhicules pour fournir les services de transport; les chauffeurs ne doivent pas porter d'uniforme à l'effigie de UBER;

Enfin, les entreprises LVC sont libres de conclure des contrats de location avec d'autres clients; elles ne concèdent à UBER B.V. ou à la PRA aucune exclusivité; plusieurs parties défenderesses ont déclaré à l'audience qu'elles fournissaient

également des services de location de voitures avec chauffeur à d'autres clients et non exclusivement via la plate-forme UberX;

Il est démontré que les entreprises LVC qui utilisent le service UberX sont libres d'organiser leur travail;

39. - Quant à la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique;

Les demanderesses soulignent à cet égard que UBER B.V. exercerait un contrôle « sur ses chauffeurs » au moment de leur engagement;



UBER et les autres défenderesses répliquent que les exigences d'ordre professionnel telles que la vérification des différents enregistrements à la TVA, à la BCE, le permis de conduire, les assurances, etc., sont des exigences relatives à la qualité et la sécurité du service à l'égard des utilisateurs et des tiers; ce sont des vérifications permettant à UBER de s'assurer que l'entreprise LVC remplit les conditions légales attachées à son statut; elles permettent également à UBER de s'assurer que son nom et sa réputation seront sauvegardés; ces exigences ne sont pas l'indice d'un contrôle hiérarchique;

Les demanderesses prétendent ensuite que UBER dispenserait des formations à ses chauffeurs, ce qui constituerait une forme de contrôle hiérarchique; l'existence de « formations UBER » n'est pas démontrée; le contrat ne fait référence qu'à une seule séance dite « d'activation », visant à expliquer à l'entreprise LVC et à son chauffeur les modalités et le fonctionnement de l'application UberX; selon l'exposé des motifs de la loi sur les relations de travail, les instructions générales et les lignes directrices qui sont nécessaires à la réalisation de la mission ne doivent pas être considérées comme des instructions caractéristiques de l'autorité de l'employeur (Doc. Parl, Ch. Représ. sess. Ord. 2006-2007, Doc 51-2273/001, p. 2016-217);

Les demanderesses pointent encore le fait que UBER imposerait aux chauffeurs l'obligation d'attendre dix minutes l'arrivée de l'utilisateur; il ressort toutefois du contrat (art. 2.2) qu'il ne s'agit que d'une recommandation; aucune obligation d'attendre n'est imposée par le contrat;

Les demanderesses soutiennent en outre que l'évaluation du chauffeur à laquelle l'utilisateur est invité permettrait à UBER de sanctionner les chauffeurs ou de les exclure du système; les défenderesses contestent cette analyse; elles font valoir que le système de notation par l'utilisateur d'un service est une pratique courante dans le secteur de la fourniture de services, en ligne ou non; cette évaluation permet à UBER de mesurer l'efficacité de son service et de l'améliorer; il n'est du reste pas démontré par les demanderesses comment, au départ des notations fournies par les utilisateurs, UBER pourrait exclure des entreprises LVC de sa plate-forme; en revanche, le fait de pouvoir utiliser les évaluations fournies par les utilisateurs du service dans le cadre de sa relation contractuelle avec son partenaire

indépendant, par exemple pour documenter une inexécution contractuelle dans le chef du fournisseur du service, n'établit pas pour autant un contrôle hiérarchique de la part de UBER BV;

Les demanderesses critiquent également le fait que le système UberX permet la géolocalisation des entreprises LVC; il a toutefois été vu ci-dessus que cette géolocalisation est indispensable pour le fonctionnement de l'application mobile UberX; il n'est pas démontré que l'utilisation de la géolocalisation permettrait un contrôle hiérarchique sur les entreprises LVC;

Les demanderesses se réfèrent à l'avis n° 113 de la Commission administrative de règlement de la relation de travail du 9 mars 2018 en cause de Deliveroo; selon cet avis, *«[l]'utilisation de la technologie GPS dont question ci-dessus démontre à suffisance que DELIVEROO se réserve des possibilités de contrôle exorbitantes dont l'importance est renforcée par une faculté de résiliation dans un délai très court. En soi, le fait que Monsieur [REDACTED] disposerait lui aussi d'une faculté de résiliation, laisse subsister les facultés de contrôle appartenant à DELIVEROO; de même, le souci d'informer le client de la progression de sa commande, ne rend pas le contrôle permanent que la technologie GPS autorise sur l'activité du coursier, compatible avec une activité indépendante. »*

Les défenderesses soulignent tout d'abord qu'un recours a été introduit contre cet avis; il peut en outre être relevé que cet avis a été rendu sur « demande unilatérale » et que Deliveroo n'a pas été entendue ni n'a déposé de note ou de dossier dans le cadre de cette procédure;

Cet avis ne paraît pas pouvoir être transposé au système UberX;

En effet, tout d'abord, à la différence des défenderesses qui disposent toutes d'une licence LVC, les coursiers Deliveroo ne peuvent, selon cet avis, se présenter comme une véritable entreprise et ne peuvent travailler comme coursier à vélo que pour maximum deux clients (p. 6 de l'avis); au contraire, les entreprises LVC ne souscrivent aucune exclusivité en recourant à la plate-forme UberX; plusieurs défenderesses démontrent qu'elles fournissent également des services de location de voiture avec chauffeur en-dehors de tout recours à la plate-forme UberX;

De plus, contrairement au cas de Deliveroo, dans lequel la seule justification fournie à l'utilisation de la technologie GPS serait de permettre au client de suivre l'arrivée de son repas, il a été démontré par les défenderesses que dans le système UberX, le recours à la géolocalisation est indispensable pour le fonctionnement-même du service;

Dans le système UberX, non seulement le véhicule de l'entreprise LVC est localisé par GPS, mais l'utilisateur l'est également; en effet, le fonctionnement du système UberX exige que l'utilisateur soit géolocalisé par le système pour que ce dernier puisse déterminer quelle entreprise LVC se trouve la plus proche de l'utilisateur et donc la plus à même de fournir le service de transport demandé, puisque les

locations de véhicule ne peuvent être attribuées aux entreprises LVC que par la détermination de leur situation géographique, ce qui ne paraît pas être le cas du système Deliveroo;

Il ne peut être sérieusement soutenu que UBER BV exercerait un contrôle hiérarchique sur l'ensemble des membres de la PRA; ceux-ci sont pourtant tout aussi géolocalisables que les entreprises LVC, pour autant que les uns et les autres se soient connectés à la plate-forme;

Ainsi, dans le cas du système UberX, l'utilisation de la technologie GPS ne peut être considérée comme l'indice d'un contrôle hiérarchique exercé par UBER B.V.;

En conclusion, il n'est nullement démontré que la géolocalisation par GPS permettrait à UBER d'exercer un contrôle hiérarchique sur les entreprises LVC qui sont ses partenaires contractuels dans le système UberX;

40. Il suit de ce qui précède que les demanderesses ne rapportent aucun élément concret permettant de fonder leur thèse selon laquelle le contrat de prestation conclu entre UBER B.V. et les entreprises LVC devrait être requalifié en contrat de travail;

La doctrine confirme cette analyse : « Selon le contrat de transport d'Uber auquel nous avons eu accès, il est convenu que le transporteur-Uber doit disposer des autorisations ou licences nécessaires pour pouvoir entreprendre ses activités. [...] Dans le modèle d'entreprise actuel de Uber en Belgique, le risque de requalification paraît plutôt limité, dès lors que le chauffeur-Uber ou l'entreprise de transport-Uber doivent être titulaires d'une licence d'exploitation et qu'ils seront ainsi propriétaires du véhicule avec lequel les services sont effectués. Ce modèle d'organisation est très semblable à celui de certaines centrales téléphoniques de taxis (...).

Pour ces quatre derniers critères généraux, il paraît évident que dans le cas d'Uber il y a peu d'indices de lien de subordination : les chauffeurs n'ont pas d'horaires fixes, ils ont la liberté d'accepter ou de refuser les locations; de surcroît, il ressort du contrat de prestation de services et du contrat de chauffeur que le choix des parties est clairement celui d'une collaboration indépendante. (...) » (M. Storme et F. Helsen, « Innovatie en disruptie in het economisch recht », Anvers, Intersentia, 2017, n° 67 - traduction libre des défenderesses);

De même, le Secrétariat d'État à la lutte contre la fraude sociale s'est intéressé au statut des « chauffeurs Uber »; une étude a été menée par l'ONSS à ce sujet; dans sa note de politique générale présentée le 9 novembre 2015 devant la Chambre des représentants, le Secrétaire d'Etat a ainsi déclaré avoir « clarifié, au niveau fédéral, à l'aide d'une étude de l'ONSS, le statut des chauffeurs Uber. Au vu de toutes les données dont nous disposons actuellement, ils remplissent, selon la législation sociale belge, les conditions de « travailleur indépendant » et ils seront

contrôlés par rapport à cela sur les plans tant social que fiscal » (Doc. Parl. Chambre, n° 54-1428/17, p. 6);

Il est remarquable de noter que l'administration en charge de la lutte contre la fraude sociale a ainsi considéré, sur la base d'une étude menée par l'Office national de la sécurité sociale, que les « chauffeurs Uber » étaient des travailleurs indépendants;

41. Les demanderesse invoquent d'autre part des critères sectoriels spécifiques pour les activités de transport de personnes; elles se réfèrent aux articles 337/1 et 337/2 de la loi-programme du 27 décembre 2006 sur les relations de travail, lesquels permettent au Roi de prévoir des critères propres à un ou plusieurs secteurs, qui remplacent ou complètent les critères généraux;

Un arrêté royal du 29 octobre 2013 a été pris en exécution de l'article 337/2, § 3, de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 en ce qui concerne la nature des relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités qui ressortent du champ d'application de la sous-commission paritaire pour les taxis et de la commission paritaire du transport et de la logistique, uniquement pour les activités de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs;

UBER B.V. objecte toutefois qu'elle ne tomberait pas dans le champ d'application *ratione personae* de cet arrêté;

Selon l'article 1er dudit arrêté : « *Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par "entreprise", l'entreprise titulaire d'une licence d'exploitation d'un service de taxis, d'un service de taxis collectifs ou d'un service de location avec chauffeur délivrée par l'autorité compétente sous couvert de laquelle le transport est effectué.* »;

L'article 2 de l'arrêté dispose quant à lui qu'il s'applique « *aux relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités énumérées à l'article 3 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010 instituant des sous-commissions paritaires du transport et de la logistique et fixant leur dénomination et leur compétence et dans le cadre de l'exécution d'activités de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs visées par l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et de la logistique et fixant sa dénomination et sa compétence.* »; selon les demanderesse, il s'agit des activités de taxi, des activités de taxi collectif et des activités de location de voiture avec chauffeur;

Il s'agit donc, au moyen des critères retenus dans ledit arrêté, de vérifier si une relation de travail consistant en l'exécution d'un service de taxi, d'un taxi collectif ou d'un service de LVC, et conclue entre un chauffeur et une « entreprise » au sens de l'arrêté, constitue une relation de collaboration indépendante ou un contrat de travail;

Or, selon la définition de l'entreprise reprise à l'article 1er dudit arrêté, seules sont visées par cet arrêté les « entreprises » qui disposent d'une licence soit de taxis, soit de taxis collectifs, soit de LVC;

Il est établi que UBER B.V. ne dispose d'aucune licence; dès lors que, ainsi qu'il en a été jugé ci-dessus, elle dispense un service d'intermédiation dans le secteur des transports et non un service de transport, il ne peut être soutenu que cet arrêté royal lui serait applicable au motif qu'elle devrait détenir telle licence;

UBER BV ne peut dès lors être considérée comme « l'entreprise » au sens de l'arrêté royal précité;



C'est dès lors à juste titre que les défenderesses soutiennent que le mécanisme de présomptions prévu à l'article 3 de cet arrêté royal n'est pas applicable en l'espèce;

42. Il découle de ce qui précède que les défenderesses prestent leurs services de transport LVC par l'intermédiaire de l'application mobile UberX en tant que prestataires indépendants de UBER B.V. et non sous les liens d'un contrat de travail;

43. Les demanderesses soutiennent d'autre part que, s'il devait être jugé que les « chauffeurs UBER » ne sont pas sous les liens d'un contrat de travail, encore est-il que l'assujettissement de ces chauffeurs à la sécurité sociale des indépendants violerait la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale des travailleurs salariés;

Elles invoquent l'article 3, 5°bis de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969, et qui étend le bénéfice du régime de sécurité sociale des salariés aux « *personnes qui effectuent des transports de personnes, qui leurs sont confiés par une entreprise, au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires, ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise ou auxquelles une entreprise dispense des services en rapport avec les transports qu'elle leur confie, ainsi qu'aux exploitants de cette entreprise.* »;

Il ressort de cette disposition que son champ d'application est limité aux personnes qui effectuent des services de transport qui leur sont confiés par une entreprise au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise;

Or, en l'espèce, il est établi que les parties défenderesses autres que UBER B.V. sont toutes propriétaires du véhicule utilisé pour leurs activités ou locataires dudit véhicule en vertu d'un contrat de location-financement qui n'est pas garanti par UBER B.V.;

En outre, il a été jugé ci-avant que UBER B.V. ne fournit pas de service de transport; c'est la PRA qui commande les locations de voitures aux entreprises LVC défenderesses; celle-ci fournissent, en leur nom, les services LVC au profit des membres de la PRA;

Il se déduit des faits ainsi rappelés que l'article 3,5°bis de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 n'est pas applicable en l'espèce;

43. Les demanderesses invoquent encore, ultimement, l'article 3, 5°ter du même arrêté royal, qui étend le bénéfice du régime de sécurité sociale des travailleurs salariés « *aux chauffeurs de taxis et aux entrepreneurs qui les exploitent* »;

Cependant, comme le rappellent les défenderesses, celles-ci ne fournissent pas de services de taxi au sens de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995, dès lors que leurs véhicules ne sont pas mis à la disposition du public; il s'ensuit que cet article 3,5°ter de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 ne peut être appliqué en l'espèce;

44. En conclusion, aucune violation de la législation sociale ne peut être reprochée aux défenderesses; le second moyen des demanderesses manque de fondement;

Quant aux astreintes, à la publication du jugement et aux frais des constats d'huissier

45. L'action des demanderesses ne sera dite que très partiellement fondée, uniquement envers une seule défenderesse et s'agissant seulement d'une violation d'une condition d'exploitation de la licence LVC de cette partie; un ordre de cessation sera prononcé, assorti d'une astreinte d'un montant raisonnable;

46. S'agissant de la publication du jugement, il ressort de l'article XVII.4 CDE que des mesures de publicité ne peuvent être ordonnées que si elles sont de nature à contribuer à la cessation de l'acte incriminé ou de ses effets; il n'est pas établi qu'en l'espèce, la publication du jugement contribuera à la cessation de la pratique isolée reprochée à la défenderesse [REDACTED]; cette publication ne se justifie pas;

47. Enfin, les demanderesses postulent que les défenderesses soient condamnées à leur rembourser les frais de constat d'huissier qu'elles ont exposés; elles ne précisent toutefois pas le fondement légal de cette demande; celle-ci ne sera pas admise;

PAR CES MOTIFS,

Nous, Françoise Jacques de Dixmude, juge au tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, siégeant en remplacement du Président, assistée de Mme Sandra Teheux, greffier,

Statuant contradictoirement,



Recevons la demande, la disons très partiellement fondée et en conséquence,

Constatons que la défenderesse SPRL [REDACTED] a commis un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché en exploitant un service de location de voiture avec chauffeur sans respecter le prescrit de l'article 73 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, selon lequel les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur doivent en permanence être en bon état et présenter toutes les conditions de qualité, de commodité et de propreté nécessaires, tant en ce qui concerne la carrosserie que l'habitacle;

Ordonnons à la s.p.r.l. [REDACTED] de cesser d'offrir des services de location de voiture avec chauffeur en utilisant le véhicule immatriculé T LAE 762 dans l'état dans lequel il a été décrit dans le constat du 27 février 2018 de l'huissier de justice [REDACTED], sous peine d'une astreinte de 5.000,00 EUR par infraction au présent ordre de cessation commise au-delà d'un délai de trois mois à partir de la signification du présent jugement;

Disons la demande des demanderesses non fondée pour le surplus et les en déboutons;

Condamnons les demanderesses aux dépens de UBER B.V., liquidés à la somme de 1.440,00 €, aux dépens de la SCS [REDACTED], liquidés à la somme de 1.440,00 €, et aux 7/8 des dépens des défenderesses n° 3 à 10, liquidés à la somme de 1.440,00 €, soit à la somme de 1.260,00 €;

Condamnons la défenderesse [REDACTED] à 1/10 des dépens des demanderesses, liquidés à la somme de 3.488,20 €, soit à la somme de 348,82 €;

Délaissions aux demanderesses le solde de leurs dépens;

Ce jugement a été rendu par la Chambre des actions en cessation du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, bd de Waterloo, 70, salle E, et prononcé à l'audience publique du **16 JAN, 2019**



S. Teheux



F. Jacques de Dixmude 